

FÉVRIER 2016

Automobiles classiques # 258 DOSSIER : 100 ANS DE BMW • McLaren 675 LT • MERCEDES 300 SL USINE • L'EXCEPTIONNELLE FERRARI 335 S 1957



Les 100 ans de **BMW**

Histoire : Les débuts et les icônes **Technique** : Les études aérodynamiques d'avant-guerre **Design** : Les concepts oubliés **Interview** : Benoît Jacob **Nouveautés** : BMW M2 Coupé

NUMÉRO 258 - FÉVRIER 2016

[illegible]

ÉDITIONS
LF

L 14829 - 258 - F: 7.30 € - RD



BMW xDrive



Le plaisir
de conduire

www.bmw.fr



* Offre réservée aux particuliers valable pour toute commande d'une BMW neuve équipée en option de BMW xDrive à motorisation équivalente, sauf sur BMW X1, BMW X3, BMW X4, BMW X5 et BMW X6, du 01/01/2016 au 31/03/2016 dans les Concessions participantes. ** Transfert de la force motrice à l'essieu présentant la meilleure adhérence en moins d'1/10^e de seconde (moins d'1/4 de seconde sur BMW Série 2 Active Tourer / Gran Tourer et BMW X1).

BMW xDRIVE. LA TECHNOLOGIE 4 ROUES MOTRICES INTELLIGENTE.

**BMW xDRIVE EST DISPONIBLE SUR 110 MODÈLES.
EN CE MOMENT, TECHNOLOGIE OFFERTE SUR UNE LARGE SÉLECTION*.**

Moins d'1/10^{ème} de seconde, c'est le temps qu'il faut à la technologie BMW xDrive pour agir sur la motricité** et même anticiper toute perte d'adhérence. Cette gestion électronique de la force motrice veille en effet en permanence sur le comportement des BMW pour offrir au conducteur et à ses passagers le meilleur de la sécurité. Partout, tout le temps et par tous les temps.



Consommations des BMW Série 1, BMW Série 2 Active Tourer, BMW Série 2 Gran Tourer et BMW Série 4 Gran Coupé équipées de BMW xDrive en cycle mixte selon dimension des jantes : 4,3 à 8,5 l/100 km. CO₂ : 113 à 198 g/km selon la norme européenne NEDC. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-Le Bretonneux.

DES RALLYES PAS COMME LES AUTRES

— SAISON 6 —



ALLESIA @ 85-08 10 10 10

Depuis 6 ans, nous créons, pour vous, des rallyes pas comme les autres. Pour chacun d'eux, nous choisissons avec attention les plus belles routes, celles où le plaisir de la découverte se joint à celui de la conduite. Avec le même soin, nous sélectionnons les étapes qui allient la gourmandise locale et le confort indispensable après une belle journée. Pour conserver une véritable convivialité, nous limitons le nombre de participants. Finalement, si vous voulez vraiment savoir pourquoi ce sont « DES RALLYES PAS COMME LES AUTRES », demandez aux participants, ce sont eux qui en parlent le mieux !



27 - 29 MAI

**ARDÈCHE PROFONDE &
CÉVENNES OUBLIÉES**

Pour les belles anglaises...



16 - 19 JUIN

**LES GRANDS COLS
& LES GRANDS LACS**

France-Suisse-Italie.



7 - 10 JUILLET

**AU PAYS
D'ETTORE BUGATTI**

Vosges & villages.



8 - 11 SEPTEMBRE

**ENTRE MÉDITERRANÉE
ET ATLANTIQUE**

France - Espagne.

— Limités à 25-30 voitures de Collection et GT modernes —

MILLESIM CLASSIC RALLY.COM

RETROMOBILE
3-7 Février 2016
Pavillon 1 STAND J 021

VOTRE CONTACT : a.guidoux@pac-event.com - 06 23 91 36 34 - PAC EVENT - 25, Cours Bugeaud - 87000 LIMOGES - 05 55 10 16 12



L'indépendance sacrée

Participant au feu industriel qui devait mener la Grande Guerre vers le combat de matériel en 1916 – mais qui s'avéra finalement un désastre, et vit mourir les soldats en masse –, la Bayerische Flugzeugwerke fondée par Gustav Otto et Max Fritz, n'est alors connue que pour la production de ses moteurs d'avions. Devenue la Bayerische Motoren Werke en 1917, la firme est forcée de quitter l'univers aéronautique après guerre, les vainqueurs ayant interdit à l'Allemagne toutes fabrications militaires pour l'armée. À peine née, BMW doit déjà se réinventer. Elle n'a cessé depuis de muter avec la production de motos en 1923, puis d'automobiles en 1928. Le constructeur manque pourtant de disparaître plusieurs fois en cent ans, mais il a toujours su jaillir du néant tout en conservant son indépendance. Un siècle plus tard, même si ses contrats avec Toyota ou d'autres encore tissent des liens avec la concurrence, BMW reste l'un des rares constructeurs affranchis. C'est surtout une marque pensée, gérée et dirigée par des ingénieurs. À l'aube de la décennie 2020, c'est surtout un label qui a, d'ores et déjà, établi un plan de marche très précis. Côté automobile, la naissance récente d'une nouvelle plate-forme technique (UKL1) qui servira autant à BMW qu'à Mini, a été menée en parallèle avec le développement d'une nouvelle génération de moteurs trois, quatre ou six cylindres, essence ou diesel. Avec ces modules sur les étagères, les concepteurs peuvent s'en donner à cœur joie ! Les investissements colossaux ont également abouti à la naissance d'une nouvelle branche qui pose les bases d'un futur vertueux : BMWi et son offre de modèles à propulsion 100% électrique ou hybride. Le tout, sans entacher l'ADN sportif et premium de la marque qui continue à produire des V12 pour sa marque reine, Rolls Royce, et pour son futur vaisseau amiral, la Série 9, concurrente des Mercedes-Maybach. La montée en puissance vécue en interne lors de la dernière décennie porte aujourd'hui ses fruits. Alors que certains de ses concurrents s'interrogent encore sur leurs investissements dans le domaine des voitures hybrides, BMW est déjà passé à l'étape suivante, celle de la pile à combustible. Il n'est pas le seul. C'est ainsi que le constructeur retrouvera sur sa route ses rivaux de toujours, que ce soit le géant mondial Toyota, ou ses concurrents allemands, Mercedes en tête qui a pourtant failli gober BMW à la fin des années 1950. En France, chez PSA Peugeot-Citroën, il doit demeurer un regret : que les accords techniques signés entre BMW et le groupe français aient été si vite détricotés. Ces deux-là auraient pourtant eu beaucoup à gagner à œuvrer ensemble. Indépendance, quand tu nous tiens...

CHRISTOPHE BONNAUD
RÉDACTEUR EN CHEF

AUTOMOBILES classiques

BP 40419 - 77309 Fontainebleau CEDEX

Tél. 01 60 39 69 69 - Fax: 01 60 39 69 00

Directeur de la publication: Alain Georges

Assistante: Annie Lebourg

RÉDACTION

Rédacteur en chef: Christophe Bonnaud

Secrétaire générale de rédaction: Elisabeth Guicheteau

Directeur artistique: Geoffrey Mortier

1^{re} maquettiste: Catherine Michaëli

Rubrique « Boîte à gants »: Alexa Pougeux et Yannick Le Gouéz

RÉGIE PUBLICITAIRE

Médiaobs

44, rue Notre-Dame-des-Victoires 75002 Paris

Tél. 01 44 88 97 70 - Fax: 01 44 88 97 79

Pour joindre par téléphone votre correspondant, composez le 01 44 88 suivi des 4 chiffres qui figurent entre parenthèses à la suite de son nom. Pour adresser un e-mail à votre correspondant, tapez l'initiale du prénom puis son nom suivi de @mediaobs.com

Directrice Générale: Corinne Rougé (93 70)

Directeur de publicité: Xavier Personnaz (97 76)

Assistante commerciale: Séverine Leclerc (97 57)

Exécution: Cédric Aubry (89 05)

Administration des ventes: Caroline Hahn (97 58)

CELLULE TECHNIQUE

Directeur technique éditorial: Yannick Buzelin

Assistants: Martine Saintemarie, Pascal Jolly

Photogravure: Muriel Couturier, Cécile Bréhaut,

Sylvain Mora, Cathy Thomazo, Charline Jacques

MARKETING

Marketing direct, Responsable: Karine Moussinet

Assistante marketing: Maryvonne David

Tél. 01 60 71 55 97 / Fax 01 60 71 55 36

DIFFUSION

- MLP

- Pour la Belgique: Tondeur Diffusion, Tél. 02/55502.17

Fax 02/555 02 19, e-mail: press@tondeur.be

Responsable diffusion kiosque: Maureen Richy-Dureteste

Tél. 01 60 71 55 12

ABONNEMENT ET ANCIENS NUMÉROS

Automobiles classiques

BP 50420 - 77309 Fontainebleau CEDEX

Tél. 01 60 71 55 88 - E-mail: aboac@lva.fr

Pour les abonnements en Suisse et Belgique:

Édigroup Belgique

Tél. (32) 070 233 304 - Fax: (32) 070 233 414

abobelgique@edigroup.org

Édigroup Suisse

Tél. (41) 22 860 84 01 - Fax: (41) 22 348 44 82

abonne@edigroup.ch

Pour l'étranger et DOM - TOM, nous consulter



Éditions LVA - BP 40419

77309 Fontainebleau CEDEX

Tél. 01 60 39 69 69

Fax: 01 60 71 55 72

Impression: SIEP, 77590 BOIS-LE-ROI

Imprimé en France/Printed in France

Copyright © 2011 *Automobiles classiques*

Tous droits réservés. Dépôt légal: à parution

Commission paritaire n° 0517 K 83755

Diffusion MLP - I.S.S.N.: 0759-6065



94
101

5 ÉDITORIAL

8 TENDANCES

L'actualité côté design
Mercedes Classe E,
lumineuse

14 IMPRESSIONS

Les nouveautés sous nos yeux
et entre nos mains
Kia Optima
Audi A4 Avant 3.0 TDI
Mercedes GLS 2016

20 BOÎTE À GANTS

Les objets de l'amateur éclairé
All you need is...



P. 42
Interview du designer
BMW Benoît Jacob

22 DOSSIER BMW

Le grand dossier du mois

Histoire : 100 ans de passion

Technique : l'avant-garde aérodynamique

Design : les concepts oubliés

Interview : Benoît Jacob

Nouveautés : BMW M2 Coupé

52 PUR-SANG

Plein feu sur les nouvelles voitures d'exception
McLaren 675LT

58 GROS PLAN

Le grand essai du mois
Audi R8 V10

64 PERFORMANCES

Quand la beauté naît de l'efficacité
Lexus GS F



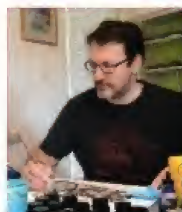
70 BOÎTE À GANTS
L'appel des cimes

72 RENCONTRE
Un artiste raconte
Marijan Pecar

78 GALERIE
L'automobile dans l'art
Cars and bodies

82 ICÔNE
Hier admirée,
aujourd'hui vénérée
Mercedes 300 SL

88 AUTO PORTRAIT
Une personnalité avouant
sa passion pour l'automobile
Christophe Pund



P. 72
Marijan Pecar,
la mécanique du cœur

94 STUDIO
Une grande classique
de l'art de la carrosserie
Ferrari 335 S

103 CAHIER PATRIMOINE
Placement plaisir
Enchères :
Point sur la tendance
La cote : BMW 507
Le bar d'Automobiles
classiques : Le stylo plume
vintage

Temps libre : Le Salon
International de la Haute
Horlogerie 2016



Abonnez-vous à
AUTOMOBILES
classiques

par téléphone :
+33 (0) 1 60 71 55 88

par courrier :
Automobiles
classiques
Service abonnements
BP 50420
77309 Fontainebleau
Cedex

PAGE
ABONNEMENT
P. 106

PROCHAIN
NUMERO
EN KIOSQUE
LE 19 FÉVRIER

■ MERCEDES CLASSE E

LUMINEUSE

La dixième génération de Classe E entrebâille la porte des Mercedes autonomes que nous conduirons sans doute demain. Elle inaugure aussi un nouveau diesel et une palette d'équipements ahurissante.







La planche de bord de la Classe E reprend pratiquement le design de celle de la Classe S. La montée en gamme est significative et laisse présager une belle réplique de la part de la prochaine BMW Série 5 de 2016.

Une option surprenante est proposée sur la nouvelle Classe E : les feux arrière peuvent produire plusieurs effets lumineux, de la poussière d'étoiles au rougeoiement d'un réacteur de jet en passant par la voie lactée. Imaginez la scène de l'ingénieur qui fracasse l'entrée de la salle de réunion voici quatre ans en plein avant-projet, « j'ai une idée lumineuse ! » Et hop, une option de plus dans la très longue liste disponible avec cette dixième génération de Classe E, la « berline la plus intelligente », dicit le constructeur. Poussière d'étoiles et chevilles en béton. Force est de reconnaître que la nouvelle rivale des Audi A6 et BMW Série 5 offre un équipement digne de la classe supérieure. D'ailleurs, si son style extérieur laisse penser à une grosse Classe C, c'est plutôt à la Classe S que son habitacle fait référence avec ses deux écrans haute résolution de plus de 12 pouces positionnés côte à côte, comme sur la planche de bord de la grande sœur. Trois configurations de l'affichage virtuel sont disponibles selon l'humeur de monsieur le chauffeur. Ce dernier pourra étreindre une première mondiale sur son



volant avec des commandes tactiles, comme sur son Smartphone. Il retrouvera ce que d'autres constructeurs – dont Mercedes... – proposent déjà, comme le pavé lui aussi tactile qui reconnaît l'écriture (pour formuler un trajet sur la navigation) mais aussi la commande vocale. Il aura devant lui un accastillage luxueux, dressé de bois à pores ouverts, de bois de style « yacht » interprétant la marqueterie la plus classieuse ou encore un tissu métallique d'un genre nouveau. Les assortiments de matières et de couleurs vont de paire avec

une ambiance lumineuse réglable selon 64 atmosphères. Pas 63, pas même 65, mais 64. Poussières d'étoiles et embarras du choix. Les passagers pourront alors apprécier les accoudoirs chauffants, tant ceux des portières que celui de la console centrale. Savoureux. Ils seront bercés par la suspension pneumatique multichambre (optionnelle) couplée à un correcteur d'assiette et à un système d'amortissement piloté. Pilotée, la Classe E de 2016 l'est également pour entrer dans un espace de parking étroit. Comme sur

LES GRANDES MARQUES
DU MONDE

AU

GRAND
PALAIS

AUTOMOBILES, MOTOS ET AUTOMOBILIA D'EXCEPTION

Jeudi 4 Février 2016
Paris, France

Après la spectaculaire vente aux enchères
du Grand Palais en 2015 Bonhams est
heureux d'annoncer le retour à ce lieu
magique et riche en histoire.

Catalogue en ligne: bonhams.com/22528

RENSEIGNEMENTS

Europe
+ 33 (0) 1 42 61 10 11
eurocars@bonhams.com

UK

+44 (0) 20 7468 5801
ukcars@bonhams.com

Lot no.	Year	Model
400	1914	Adler 35/80hp Phaeton
374	1937	Alfa Romeo 6C 2300B Berlinetta
378	1957	Alfa Romeo Sprint 750-Series Coupé
386	1959	Alfa Romeo 750-Series Giulietta Spider
322	1961	Alfa Romeo Giulietta SZ 'Coda Tronca'
350	1961	Alfa Romeo 'Autotutto' Romeo 2 Minibus
321	1962	Alfa Romeo SZ2 'Coda Tronca' Coupé
428	1967	Alfa Romeo 2600 Sprint Coupé
307	1968	Alfa Romeo Giulia Sprint GT Veloce
304	1972	Alfa Romeo 2000 GTV Coupé
357	1965	ASA 1000 GT Coupé
334	1933	Aston Martin Le Mans 1½-Litre Tourer
315	1961	Aston Martin DB4 'Series II' Sports Saloon
306	1974	Aston Martin V8 Series 2 Sports Saloon
363	1984	Aston Martin V8 Volante Convertible
419	c.1933	Auburn 12-161 Convertible Coupé
404	1962	Austin-Healey 3000 Mark II BT7 Roadster
339	1965	Austin-Healey 3000 Mark III Convertible
353	1967	Austin-Healey 3000 Mark III Convertible
424	1939	Bentley 4½-Litre Drophead Coupé
370	1951	Bentley Petersen 6½-Litre Coupé
381	1962	Bentley Series 3 Continental Coupé
425	1997	Bentley Continental T Coupé
371	1938	BMW 320 Cabriolet
390	1974	BMW 2002 Turbo Sports Saloon
351	2002	BMW Z8 Roadster
418	1930	Cadillac V16 Series 452 Dual-cowl Phaeton
429	1993	Cadillac Fleetwood Brougham berline 1993
302	1964	CD-Panhard 'Coach'
411	1965	Chevrolet Impala Super Sport Convertible
432	1978	Chevrolet Corvette Targa-Top Coupé
393	1938	Citroën 11BL 'Traction' Cabriolet
382	1962	Citroën 2 CV Sahara 4x4
356	1967	Citroën DS 21 Cabriolet 'Le Caddy'
397	1967	Citroën DS 21 Pallas Saloon
349	1971	Citroën SM Coupé
337	1985	Citroën Visa Mille Pistes Group B Rally Car
395	1912	Clement Bayard AC4A 10hp Tourer
398	1934	Darmon Type V Junior
316	1899	De Dion Bouton 3½hp Vis-à-Vis
392	1915	Delage D6 Tourer
310	1961	Facel Vega HK500 Coupé
335	1966	Ferrari 275 GTB Berlinetta
364	1972	Ferrari 365GT/4 Berlinetta

Lot no.	Year	Model
369	1976	Ferrari 308GT 'Vetroresina' Berlinetta
325	1983	Ferrari 512BBI Coupé
309	1987	Ferrari Testarossa Coupé
361	1985	Ferrari Testarossa Coupé
417	1990	Ferrari Testarossa Coupé
336	1990	Ferrari F40 Berlinetta
377	1992	Ferrari 512 TR Coupé
415	1993	Ferrari 512 TR Coupé
421	1996	Ferrari 512 M Coupé
355	1999	Ferrari 550 Maranello coupé
389	2001	Ferrari 550 Maranello Coupé
342	2002	Ferrari 550 Barchetta Pininfarina
331	2002	Ferrari 575M Maranello Coupé
326	2005	Ferrari Superamerica Convertible
365	2010	Ferrari 599 GTO Coupé
414	1937	FIAT 1500 6C Barchetta
362	1967	FIAT Dino 2.0 Spyder with Hardtop
323	1970	FIAT Dino 2400 Spyder
358	1975	FIAT Abarth 124 Sport Rally Spider
391	1906	Ford Model N Cabriolet
388	1966	Ford Mustang Shelby GT350 Coupé
416	1967	Iso Rivolta IR 300 Coupé
408	1926	Isotta Fraschini Tipo 8A Torpedo
383	1956	Jaguar XK140 SE Roadster
387	1957	Jaguar XK140 SE Drophead Coupé
409	1957	Jaguar XK140 SE Coupé
426	1963	Jaguar E-Type Series 1 3.8-Litre Coupé
311	1966	Jaguar E-Type 'Series 1' 4.2-Litre Coupé
420	1966	Jaguar E-Type Series 1 4.2-Litre Coupé
368	1969	Jaguar E-Type 4.2-Litre Series 2 Roadster
333	1992	Jaguar XJ220 Coupé
373	1993	Lamborghini Diablo VT Coupé
366	1998	Lamborghini Diablo SV Coupé
406	1933	Lancia Arena Faux Cabriolet
422	1952	Lancia Aurelia B20 GT 2nd Series Coupé
347	1955	Lancia Aurelia B24 Spider with Hardtop
346	1964	Lancia Flaminia GT 3C 2.8-Litre Convertible
359	1975	Lancia Stratos HF Stradale Coupé
384	1985	March 85B Formula 3000 Monoposto
320	1963	Maserati 3500 GT Coupé
312	1967	Maserati Sebring 3.7-Litre Series II Coupé
427	1968	Maserati Mistral Spyder Conversion Project
344	1970	Maserati Ghibli 4.9-Litre SS Coupé

Lot no.	Year	Model
345	1973	Maserati Bora 4.7-litre Coupé
348	1984	Maserati 4.9-Litre Quattroporte III Saloon
360	1970	Mazda Cosmo Sport 110S Coupé
379	1958	Mercedes-Benz 190 SL Convertible
301	1969	Mercedes-Benz 280 SL Convertible
365	1969	Mercedes-Benz 280 SL Convertible
372	1971	Mercedes-Benz 280 SE 3.5-Litre Coupé
352	2000	Mercedes-Benz CLK GTR Coupé
332	2009	Mercedes-Benz SLR McLaren Coupé
303	1954	MG Midget TF Roadster
403	1925	Newton-Keirano Type-S150 14hp Tourer
394	1914	Peugeot 14hp Type 144A Tourer
327	1965	Porsche 911 Coupé
324	1966	Porsche 911S 2.0-Litre 'SWB' Coupé
305	1969	Porsche 911T 2.2-Litre Coupé Project
367	1969	Porsche 911T 2.0-Litre Coupé
375	1970	Porsche 914/6 Coupé
319	1971	Porsche 911S 2.4-Litre Coupé
401	1971	Porsche 911T 2.2-Litre Coupé
376	1986	Porsche 911 Turbo 3.3-Litre Coupé
338	1988	Porsche 911 Carrera 3.2-Litre Coupé
380	1988	Porsche 911 3.2-Litre Speedster
314	1989	Porsche 911 3.2-Litre Speedster
341	1995	Porsche 911 Type 993 Cup Coupé
308	1996	Porsche 911 Type 993 Turbo Coupé
343	2005	Porsche Carrera GT Cabriolet '0936'
330	1975	Range Rover 4x4 Estate
407	1911	Renault Type CC Tourer
396	1913	Renault DG Tourer
340	1914	Renault 22CV Type EE Limousine
433	1932	Renault Vivaquatre Saloon
399	1934	Renault Monaquatre 1½-Litre Cabriolet
412	1934	Renault Vivastella PGR Limousine
317	1972	Renault Alpine A110 1600S Coupé
423	1929	Rolls-Royce 40/50hp Phantom I Roadster
410	1960	Rolls-Royce Silver Cloud II Saloon
328	1964	Rolls-Royce Silver Cloud III Coupé
329	1965	Rolls-Royce Silver Cloud III Saloon
402	1984	Rolls-Royce Corniche Convertible
430	1987	Rolls-Royce Silver Spur Saloon
354	1950	Veritas Meteor Formula 2 Monoposto
405	1963	Volkswagen Type 2 Camper Van
431	1966	Volkswagen Type 2 T1 Crew Cab Pickup



Bonhams

bonhams.com/motorcars

TENDANCES Mercedes Classe E



Le gabarit extérieur évolue peu, de seulement quatre centimètres (4,92 m contre 4,88 m pour la précédente génération), mais l'empattement gagne six centimètres. À bord, la finition vaut celle d'une Classe S, c'est dire !



la récente BMW Série 7, il est effectivement possible de la garer sans être à bord.

Le concept autonome va encore plus loin avec un régulateur de vitesse actif couplé à une remise en file automatique si l'on change de voie sans l'indiquer. En termes de sécurité passive, Mercedes dote sa nouvelle Classe E du *PRE-Safe*

Impulse Side : ce système identifie un risque imminent de collision latérale et déplace préventivement le conducteur ou le passager vers le centre de l'habitacle, grâce à des chambres à air – logées dans les supports latéraux des sièges –, qui se gonflent instantanément. Mieux : Mercedes s'occupe aussi de vos oreilles.

En cas de risque de collision, le *Son PRE-Safe* émet un signal via le système audio qui déclenche en vous le réflexe « stapédien », réflexe humain de l'oreille interne qui prépare du même coup les occupants au bruit de la collision. La Mercedes Classe E inaugure un tout nouveau moteur quatre cylindres 2.0 litres diesel de 195 ch sur la E 220d. Un quatre cylindres essence arrivera dès la commercialisation en version 184 ch. Puis viendront de nombreuses autres motorisations : E 350e hybride (essence + électrique) de 279 ch, un diesel six cylindres de 258 ch et un essence lui aussi à six cylindres de 333 ch sur la E 400 4Matic quatre roues motrices. Toutes les Classe E sont livrées de série avec la nouvelle boîte automatique à neuf rapports

CHRISTOPHE BONNAUD



CLASSE E 350e

PLUG-IN HYBRIDE

La variante hybride rechargeable est prête avec son quatre cylindres essence de 205 ch aidé d'un moteur électrique, pour 279 ch au cumul. Autonomie en 100 % électrique de 30 kilomètres !

www.metronomerace.com

contact@metronomerace.com

Présent au Tour de Corse 2015

Location de voitures historiques en VHR et VHRS pour les grands rallyes régionaux Français « Dauphiné, Ardèche, écreuil, Ventoux... » et les rallyes internationaux « Monte-Carlo Historique, Portugal, Costa Brava... »



Orchestration de team management pour participation aux grands rallyes historiques avec assistance technique et administrative.

Apprentissage du pilotage et co-pilotage en VHR et VHRS en véhicule historique.

Voitures à disposition : BMW 2800 CS, BMW 2002 TI et TII, GOLF GTI 1600, AUDI QUATTRO 200 CV, OPEL GT 1900 CONRERO, VOLVO 122S AMAZON, PEUGEOT 203, 403, 404 SIMCA ARONDE ELYSEE



Christophe D'INDY : 06 09 18 32 79

Les Petits Faugs - 07440 Boffres

Etienne GOLDET : 06 11 60 58 77

6 rue Rabelais - 26000 Valence

Achat/Vente de véhicules vintage et youngtimers pour compte de tiers

www.metronomerace.com

Kia Optima

QUÊTE ET CONQUÊTE



Toujours en pleine croissance, Kia renouvelle son vaisseau amiral. L'Optima, au style affirmé, marque une nouvelle étape pour la marque coréenne, en quête de reconnaissance. Et en pleine conquête.

Le temps où l'on achetait une Kia d'abord pour son rapport prix-équipement semble révolu. En dix ans, Kia est passé du Minitel à l'internet à haut débit, et cela se voit ! Un miracle signé Peter Schreyer, ex-responsable du design Audi, qui supervise désormais le style du groupe Hyundai-Kia. Ainsi, la gamme adopte une identité visuelle forte, incarnée par cette calandre en « nez de tigre ». La nouvelle Optima en bénéficie, et même si elle demeure une classique berline à malle (un genre très prisé en Asie et aux USA, ses principaux marchés), elle prend une allure de « fast-back », avec un arrière en pente douce, souligné par des joncs chromés. Mais cette Optima de 4^e génération conserve aussi un air de famille avec sa devancière – une stratégie payante chez les généralistes « premiums » –, qui a le mérite de ne pas démoder trop vite un modèle. Bien que basée sur la plate-forme de l'an-

cienne mouture, la structure de l'Optima 2016 se montre 50% plus rigide. La direction (électrique), les trains roulants et les suspensions ont également été revus et corrigés, tout comme l'insonorisation, en progrès. Pour limiter à la source les consommations, un gros travail a été réalisé sur l'aérodynamique, le Cx chutant à 0,27 grâce à des sous-bassements carénés. L'intérieur, encore plus « qualitatif », met l'accent sur l'habitabilité, exceptionnelle tant devant que derrière, mais aussi sur les dernières technologies. Rien à bord ne manque, avec l'introduction de services connectés (offerts pendant sept ans !), mais aussi une armada d'aides à la conduite (freinage automatique avec détection piéton, alerte au franchissement de ligne, reconnaissance des panneaux, phares adaptatifs), sans oublier des équipements rares dans la catégorie (hi-fi Harman Kardon de 590 W, recharge du Smartphone par induction).

Kia a également investi dans l'ensemble moteur-boîte, talon d'Achille récurrent du constructeur. Ainsi, une boîte à double embrayage à 7 rapports est enfin disponible (DCT), autorisant une réduction des rejets de CO₂ de 27%. Douce à l'usage, cette boîte « mange » une partie de la puissance disponible, ce qui est dommage dans la mesure où seul un modeste 1.7 CRDi de 141 ch est pour l'heure disponible, en attendant, courant 2016, la variante hybride. Mais en optant pour la boîte manuelle à 6 rapports, les reprises progressent, tandis que le prix baisse (32 900 €)... tout comme les rejets de CO₂ (110 g/km). Voilà de quoi permettre à l'Optima, bientôt déclinée en un élégant break, de nourrir un bel optimisme, en parlant séduire tant les particuliers que les gestionnaires de flottes, surtout qu'elle conserve sa garantie record de sept ans !

THOMAS RIAUD



KIA OPTIMA EN CHIFFRES

- Moteur :** 4-cylindres en ligne turbo diesel, 1685 cm³
- Puissance :** 141 ch à 4 000 tr/min
340 Nm de 1750 à 2 500 tr/min
- Boîte de vitesses :** DCT à 7 rapports (ou bvm6)
- Dimensions :** 4,85 x 1,86 x 1,46 m
- Poids :** 1 605 kg
- Pneumatiques :** 215/55 R 17
- Vitesse maxi :** 203 km/h
- Prix (à partir de) :** 32 900 €



Le design de l'Optima conserve le jonc d'aluminium caractéristique qui surligne le pavillon jusqu'au coffre. À bord, certains des équipements sont semblables à ceux que l'on trouve dans la catégorie supérieure, celle des BMW Série 7 ou Mercedes Classe S.

Audi A4 Avant 3.0 TDI

AVANT PREMIÈRE

L'A4 est une pièce maîtresse dans la réussite d'Audi. La nouvelle génération débarque dans sa variante de break Avant, élégante, qui offre sens pratique et plaisir de conduite.

C'est une lapalissade de l'écrire, mais en vingt ans, l'image du break utilitaire, un rien désuète, a évolué vers celle, plus flatteuse, de voiture haut de gamme dédiée aux loisirs. Audi, pionnier dans les breaks sportifs (RS2 en 1994), n'est pas étranger à cette évolution. La sortie de la nouvelle A4 Avant devrait confirmer cette tendance. Crédité de plus de 65 % des ventes d'A4, l'A4 Avant a le bon goût de faire rimer esthétique avec sens pratique. De seulement un petit centimètre plus longue que la berline, cette 5^e génération d'A4 Avant propose un coffre plus spacieux (505 litres sous tablette contre 480 pour berline). Lorsqu'on rabat d'une pichenette la banquette arrière, le volume de chargement devient vraiment appréciable : 1 510 litres. En dépit des apparences, ce break de luxe a évolué en profondeur. À grand renfort d'aluminium, plus léger

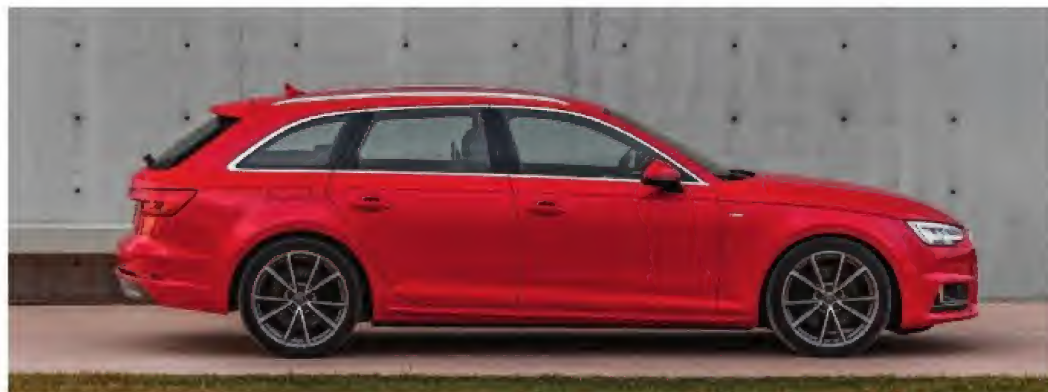
que l'acier, Audi joue conjointement sur la baisse de poids et sur l'augmentation de la rigidité à la torsion, ce qui sublime l'agrément de conduite. En proposant, en option, une armada d'aides à la conduite, l'A4 hérite aussi du fameux cockpit virtuel étreint par les nouveaux TT et Q7. Cette dalle numérique multifonction à haute résolution remplace très avantageusement les compteurs analogiques.

L'intérieur, tiré... « A4 épingles », se pose comme la nouvelle référence de la catégorie. C'est beau, intuitif, de qualité et bien insonorisé au point d'approcher le silence offert par la limousine A8. D'ailleurs, à la mise en route du V6 3.0 TDI de 272 ch, le plus gros bloc disponible dans l'attente de la sportive S4, il m'a fallu jeter un coup d'œil au compte-tours pour m'assurer qu'il était vivant ! Et pourtant, il tourne, et plutôt fort même, grâce à un couple disponible

des les plus bas-régimes (600 Nm de 1 500 à 3 000 tr/min). En intégrant d'office l'excellente boîte Tiptronic à 8 rapports et la transmission intégrale quattro, ce V6 fait étalage de sa force sans le moindre débordement, ce qui se traduit par des accélérations dignes d'une sportive et un 0 à 100 km/h en 5,4 sec. Les gros diesels ne respectent plus rien, celui-ci étant même bridé à 250 km/h pour ne pas humilier des GT plus prestigieuses. L'atout d'un tel bloc reste évidemment l'autonomie qu'il autorise avec une consommation mixte de 5,4 l/100 km. Cela peut ajouter à son pouvoir de séduction ! Seule un détail n'a pas évolué d'une génération à l'autre : un tarif toujours élitiste puisque ce joli break est facturé à partir de 54 600 € avec ce moteur, sans la moindre option. À comparer aux 53 500 € d'une BMW 330d xDrive de 258 ch.

THOMAS RIAUD





Sous ses atours de belle facture, l'A4 Avant magnifie également son sens pratique avec un volume de chargement appréciable au vu du gabarit extérieur.



L'instrumentation classique fait place à une dalle numérique qui offre une multitude d'affichages selon l'information que le conducteur veut mettre en avant.

AUDI A4 AVANT V6 3.0 TDI

EN CHIFFRES

- **Moteur :** 6 cylindres en V, turbo et injection directe, 2 967 cm³
- **Puissance :** 272 ch à 3 250 tr/min
- 600 Nm de 1 500 à 3 000 tr/min
- **Boîte de vitesses :** Tiptronic à 8 rapports
- **Dimensions :** 4,72 x 1,84 x 1,43 m
- **Poids :** 1 695 kg
- **Pneumatiques :** 245/40 R 18
- **Vitesse maxi :** 250 km/h (bridée électroniquement)
- **Prix (à partir de) :** 54 600 €





Mercedes GLS 2016

COLOSSAL

Mercedes poursuit le renouvellement de sa gamme de tout chemin. Le gigantesque GL fait peau neuve et prend l'appellation de GLS. Ce gros SUV 7 places séduit par sa polyvalence.

La famille des SUV Mercedes se nomme désormais « GL » suivi d'une lettre finale signalant son gabarit : GLA pour le SUV Classe A, GLC pour le SUV Classe C, GLE pour le SUV Classe E. Voici donc le mastodonte GLS, silhouette SUV du gabarit d'une Classe S ! Il vous faudra donc de la place pour garer ce nouveau venu avec ses 5,13 m de longueur. De l'univers de la Classe S, il en reprend le luxe et le raffinement. Grâce à son empattement de 3,07 m, le GLS de 2016 offre sept places adultes, aussi larges que confortables. C'est vrai que ce vaste cocon séduit, plus en tout cas que son allure un rien pataud. Mercedes a beau arrondir les angles au niveau des optiques, ce GL restylé reste plus impressionnant qu'élégant. On notera au passage des détails qui fâchent à ce niveau de gamme, comme des ajustages perfectibles, notamment l'immense bouclier avant qui intègre en un seul

bloc la calandre. Ce bouclier évolue selon la variante : diesel, 500 4Matic ou Mercedes-AMG GLS 63 4Matic.

Retour dans l'habitacle, où malgré l'aide d'une suspension pneumatique modulant la hauteur de caisse, l'expression « monter en voiture » prend tout son sens. Le GLS trouve réellement sa place dans le monde du haut de gamme avec une profusion de beaux matériaux, du sol au plafonnier en Alcantara. Mercedes en a profité pour améliorer la connectivité et greffer d'incontournables spots wifi. En revanche, l'instrumentation reste fidèle à de classiques tachymètres à aiguilles, contrairement à la dalle numérique en vogue sur la Classe S... et chez Audi. Naviguer dans les différents menus de l'écran central se fait intuitivement via une molette, tout comme pour prendre la poudre d'escampette. Sur la route bien sûr (mode « sport » ou « confort »), mais surtout

hors du bitume, avec quatre autres menus disponibles, dont un mode « neige » bien calibré, gérant la motricité roue par roue, sans compter une vraie gamme courte avec blocage de différentiel, proposée en option avec le pack off-road. De quoi transformer cet imposant SUV de luxe en passe-montagne !

Mais la majorité de la clientèle devrait se satisfaire de la transmission 4Matic, livrée de série. Côté moteur, le 350d (V6 3.0 diesel de 258 ch) va s'octroyer chez nous la majorité des ventes. Un bloc sobre (10 l/100 km), mais plus doux que véloce à l'usage, le poids donné à 2 455 kg étant assurément un handicap. À ce titre, préférez les versions essence, plus volontaires. Il y a du mieux avec le GLS 400 (V6 de 333 ch), et nul doute que le bestial Mercedes-AMG 63 4Matic (585 ch !) convaincra les plus exigeants. Mais entre ces extrêmes, le GLS 500, mué par un V8 4.7 de 455 ch, se pose en bon compromis. Malgré cette généreuse cavalerie, les 700 Nm délivrés dès 1 800 tr/min ne sont pas de trop pour dispenser des accélérations plaisantes (0 à 100 km/h en 5,4 sec), au prix d'une consommation qui flirte vite avec les 20 l/100 km. Une démesure qui sied bien à ce 4x4 XXL, facturé 88 000 € en diesel, et pas moins de 119 000 € dans sa version 500 4Matic. De quoi le placer face au roi Range Rover, certes moins logeable, mais sans doute plus classe...

THOMAS RIAUD



La Mercedes GLS est à la Classe S ce que le GLA est à la Classe A : une variante SUV. Elle adopte donc une qualité de fabrication et un équipement digne de la grande berline Classe S. Cette Mercedes offre sept places et des prestations de tout-terrain étonnantes !



MERCEDES GLS 500 4MATIC EN CHIFFRES

- **Moteur :** 8 cyl. en V, 4663 cm³
- **Puissance :** 455 ch à 5 250 tr/min – 700 Nm de 1 800 à 4 000 tr/min
- **Boîte de vitesses :** G-tronic à 9 rapports
- **Dimensions :** 5,13 x 1,93 x 1,85 m
- **Poids :** 2 445 kg
- **Pneumatiques :** 275/55 R 19
- **Vitesse maxi :** 250 km/h (bridée électroniquement)
- **Prix (à partir de) :** 119 000 €



ARTILLERIE LOURDE
En haut, la variante 500 4Matic de 455 ch et en bas, la Mercedes-AMG 63 4Matic de 585 ch. Extérieurement, les boucliers diffèrent et sont spécifiques à chacune des versions.



ALL YOU NEED IS...

PAR ALEXA POUGEUX shopping.ac@lva.fr



SÉRIE CULTE

Bague et créoles
Lorenz Bäumer,
collection les
« Inséparables » en or
rose avec saphirs et
diamants. Prix : 3 950
et 9 900 €
www.lorenzbaumer.com



POUSSIÈRES D'ÉTOILE

Bague Chanel Joaillerie
« Entrelacs d'Étoiles » en or
blanc et jaune 18 K sertis
de 28 diamants taille brillant
pour un poids total
de un carat,
www.chanel.com

BEAUTÉ ABSOLUE

Menard, Authent cream, crème de jour
et de nuit, soin ultime régénérant.
Prix (50 ml) : 918 €
www.menard.fr



ATTACHE-MOI

Bracelets Chopard jonc en or rose 18 ct composé d'un cœur serti
de diamants et d'un cœur muni d'un diamant mobile. Disponibles
en or blanc serti de diamants ; or rose avec nacre ; en or rose avec
onyx ; en or blanc avec turquoise ; en or rose avec corail reconstitué.

Prix : à partir de 2 490 €

Numéro lecteurs : 01 55 35 20 10

ATTRAPE-CŒURS

Pendentifs Buccellati, cœur et chaîne en or rose ou or blanc gravé et diamants. Prix : 4 800 €
www.buccellati.com



SUBLIME HÉMATITE

Bracelet jonc Smartys de Morganne Bello, hématite, or rose, diamants. Prix : 990 €
Numéro lecteurs : 01 42 60 14 04
www.morgannebello.com



ROUGE PASSION

Paire de boucles d'oreilles Éternamé, collection « Flamenco » en or jaune, agates rouges et diamants bruns. Prix : 5 800 €
Numéro lecteurs : 09 67 00 78 92



HYPNOTIQUE

Avec l'Eau de parfum Oud Palao, l'Oud, appelé le bois des dieux, fait son entrée dans le catalogue maison de Diptyque Paris pour proposer une nouvelle vision olfactive de l'universalité et du métissage. Prix (75 ml) : 105 €
diptyqueparis.com

RENAISSANCE

Triton, ou la renaissance d'une marque horlogère. Conçue avec précision et assemblée à la main par les meilleurs horlogers suisses, la nouvelle Triton conserve sa couronne à midi et son protège-couronne articulé comme le modèle original de 1963. Elle est équipée désormais d'une valve à hélium pour les remontées en caisson de décompression et étanche jusqu'à 500 m de profondeur. Aiguilles ultra-lisibles avec finition de type Super Luminova C3. Boîtier acier de 40 mm. Prix : 4 950 €
www.tritonwatch.ch



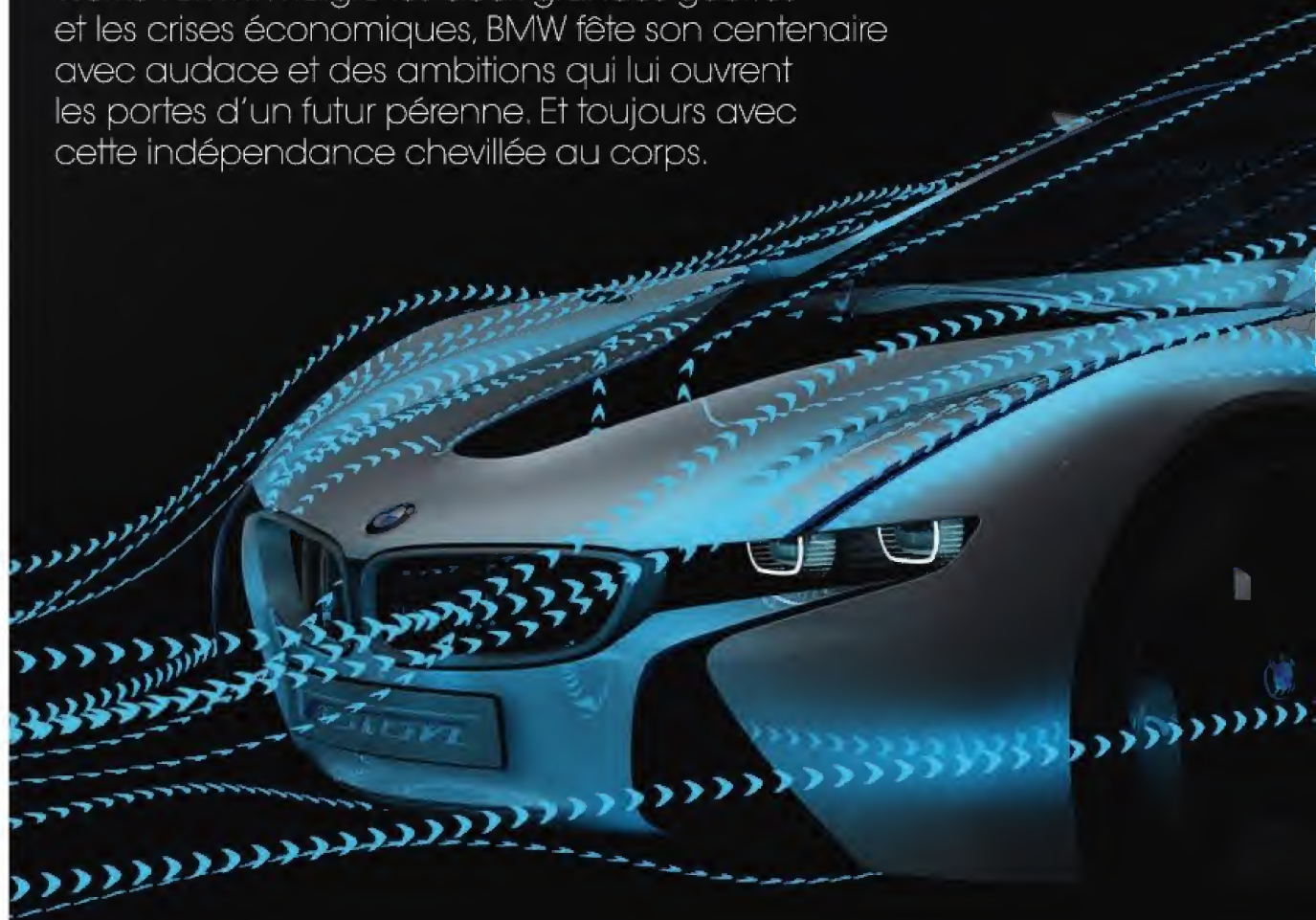
ENVOÛTANT

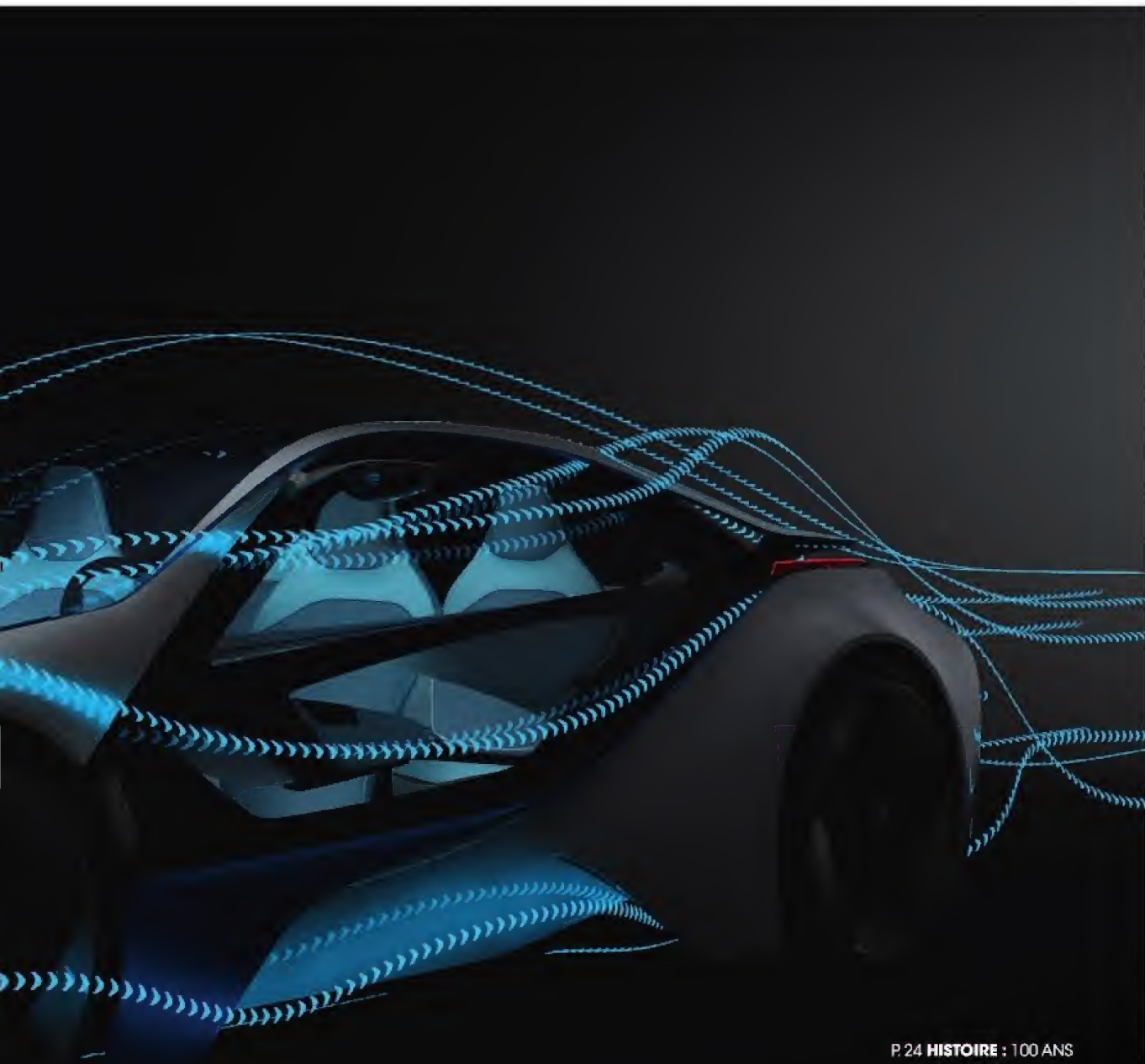
Le nouveau parfum Montblanc révèle une vision plus nonchalante et spontanée de l'homme moderne, sans pour autant négliger son élégance. Boisé aromatique frais, son essence se déploie dans un sillage enveloppant et profond. Prix (eau de toilette 100 ml) : 78 €



BMW

Voici 100 ans, naissait la Bayerische Flugzeugwerke devenue un an plus tard la Bayerische Motoren Werke : BMW. Malgré les deux grandes guerres et les crises économiques, BMW fête son centenaire avec audace et des ambitions qui lui ouvrent les portes d'un futur pérenne. Et toujours avec cette indépendance chevillée au corps.





P. 24 **HISTOIRE** : 100 ANS
DE PASSION

P. 32 **TECHNIQUE** : L'AVANT-
GARDE AÉRODYNAMIQUE

P. 38 **DESIGN** : LES CONCEPTS
OUBLIÉS

P. 42 **INTERVIEW** :
BENOÎT JACOB,
RESPONSABLE DU DESIGN
AVANCÉ ET DESIGN BMW

P. 48 **NOUVEAUTÉS** : BMW
M2 COUPÉ



HISTOIRE

100 ANS DE PASSION



Ce logo date de 1917 et n'a pas changé depuis. La Bayerische Flugzeugwerke de 1916 – aviation – deviendra la Bayerische Motoren Werke en 1917. Après l'aéronautique et les motos, BMW plonge dans l'univers automobile en 1928.





La Dixi 3/15, ci-dessus, marque les débuts de la production automobile, en 1928. Cette Austin Seven fabriquée sous licence précèdera l'arrivée de la vraie première BMW, la 303, avec un moteur six cylindres. Ci-dessous, l'usine BMW en 1929.



La firme produit des moteurs d'avion dès 1916, puis des motos en 1923. À gauche, la première usine implantée à Milbertshofen au début du XX^e siècle. Ci-dessus, la puissance du motoriste BMW avec ce Junkers JU52 de 1930 et ses trois moteurs en étoile.





Alors que les menaces de reprise pèsent en 1959 et que Daimler-Benz est proche d'un rachat, BMW fourbit une arme presque salvatrice avec la petite 700. Mais ce projet ne permettra pas à BMW de retrouver sa rentabilité.

En cette fin des années 1950, BMW est en sursis. Ses ventes ne parviennent pas à compenser les investissements consentis pour le développement d'une gamme pourtant incomplète. En 1959, BMW est sur le point de se laisser absorber par Daimler-Benz, et seule l'action de quelques actionnaires va permettre d'éviter le pire. Le sauvetage est opéré par l'industriel Herbert Quandt qui formule un plan d'attaque pour rationaliser le groupe et sécuriser son indépendance. Le développement des futurs produits est en partie financé par Quandt qui va ainsi devenir le sauveur du constructeur bavarois. Daimler restera donc un concurrent et non un allié, pour longtemps encore... La vie d'un constructeur repose parfois sur une décision, sur un homme, sur une volonté. Celle de BMW aurait donc pu s'arrêter seulement quarante-trois ans après la naissance de

l'entreprise. Ses activités ont débuté dès 1916. La première production de la Bayerische Flugzeugwerke AG (BFW) – qui deviendra la Bayerische Motoren Werke (BMW) en 1917 –, est matérialisée par un moteur d'avion largement industrialisé lors de la Première Guerre mondiale : le Illa. Ce bloc six cylindres est alors considéré comme le meilleur moteur de sa génération. Car, en 1916, BFW est d'abord un concepteur et producteur de moteurs d'avion. Son logo représente une hélice en rotation sur un fond de couleurs de la Bavière. En 1919 avec un moteur BMW, un pilote franchit pour la première fois l'altitude de près de 10 000 m. Le constructeur aurait pu grimper encore plus haut si, après la Première Guerre mondiale, il lui fut logiquement interdit de concevoir ce type de motorisation. La production ne reprend qu'en 1922 à Eisenach. →

LES ICÔNES



1928 - DIXI 3/15. Première automobile BMW produite sous licence Austin Seven.



1936 - ROADSTER 328. Le roadster 328 ne fut produit qu'à 464 exemplaires.



1955 - BMW ISETTA. Cette puce fut fabriquée de 1955 à 1962 à plus de 160 000 exemplaires.



JOHANNA QUANDT UNE DISCRÉTION LÉGENDAIRE

Le lundi 3 août 2015, dans sa propriété de Bad Homburg, Johanna Quandt décédait à l'âge de 89 ans. L'épouse de l'industriel Herbert Quandt (groupe Varta, ex-Afa) avait hérité à la mort de son mari en 1982, d'un véritable empire financier grâce à la participation de ce dernier dans de nombreuses entreprises florissantes, et pas seulement BMW pourtant détenue à près de 50 % par le clan. Outre BMW, la famille Quandt est alors propriétaire du groupe chimique Altana. Susanne, la fille d'Herbert et de Johanna, est actionnaire de la société SGL Carbon qui produit les fibres de carbone aux USA, fibres envoyées en Allemagne pour être conditionnées et transformées dans les matériaux qui servent de base à l'élaboration des structures des nouvelles BMW. En 2014, les seuls dividendes de BMW ont rapporté à la famille plus de 800 millions d'euros. Johanna Quandt a toujours su gérer



son empire avec une discrétion légendaire qui la tenait volontairement éloignée des médias. Ce n'est qu'en 2007 que cette discrétion s'est largement lézardée lorsque les propriétaires de BMW ont accepté d'ouvrir leurs archives afin de faire la lumière sur les pages sombres du passé de la marque lors de la Seconde Guerre mondiale. Günther Quandt, le père d'Herbert, étant même accusé d'implication dans les crimes nazis. Même s'ils tardèrent à évoquer cette époque sombre, les héritiers acceptèrent la publication d'un ouvrage sans concession voici seulement quatre ans. Depuis, la famille soutient des hôpitaux ou de nombreuses fondations, mais reste aussi oélebre pour les dons généreux aux partis politiques...



Ci-dessus, la BMW 700 fut rentable mais pas assez pour sauver BMW. Il fallut attendre la 1500 (ci-dessous) pour reconquérir les marchés européens. Dix ans avant, la BMW 501 ci-contre à gauche, fut dévoilée au salon de Francfort 1951 et commercialisée l'année suivante. C'était l'époque où BMW visait avant tout le grand luxe...



1955 - 507. Le dessin d'Albrecht Von Goertz fut aussi inspiré sur la BMW 507 que sur la 503.



1956 - 503. Produit en parallèle avec la 507, de 1956 à 1959, à 413 exemplaires.



1959 - 700. La 700 est une BMW enfin profitable. Mais pas assez pour sauver le groupe.

L'Isetta reste un ovni dans l'histoire de BMW. Elle permit de survivre. Cary Grant fait la promotion de l'immense habitabilité de cet œuf automobile. Le constructeur n'a jamais rechigné à se réinventer, comme ici avec la Z8 aux côtés de l'Isetta. Deux mondes, deux époques.



Mais BMW sait se réinventer : un programme de production de motos débute en 1923 avec la R32 dotée d'un boxer bicylindre et d'une transmission à cardan qui pose les jalons d'une architecture novatrice. Ce n'est qu'en 1928 que le logo de la Bayerische Motoren Werke est apposé sur sa première automobile, la 3/15 produite sous licence Austin Seven. Au milieu des années 1930, à peine cinq ans après son entrée dans le monde automobile, le constructeur allemand fourbit sa première arme conçue en interne – la 303 – mue par un moteur six cylindres en ligne. Ce modèle impose les valeurs clés de la marque : qualité, élégance et motorisations puissantes. À cela s'ajoute l'arrivée de la fameuse grille au double haricot. Les gènes de sportivité vus en filigrane sur la 303 éclatent au grand jour avec l'apparition de la 328 en 1936. Moins de dix ans après sa création, la branche automobile de BMW se place désormais comme une référence dans l'univers des sportives. L'ascension est pourtant stoppée nette par la Seconde Guerre mondiale. Au lendemain de ce conflit destructeur, le constructeur doit revenir à la pro-

duction avec d'énormes contraintes. BMW perd son site de production d'Eisenach, tombé dans la zone d'occupation soviétique. La production de motos reprend en 1948, celle des automobiles en 1952 avec la berline six cylindres 501. La renaissance post-conflit passe par le développement d'automobiles prestigieuses et, à la 501 succède la plus



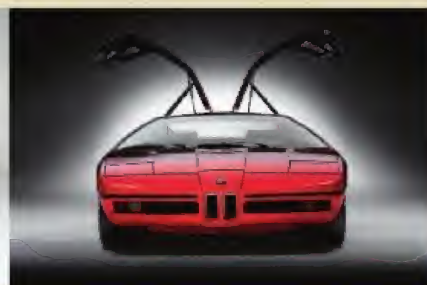
Après avoir rejeté la reprise par Daimler-Benz en 1959, BMW conserve son indépendance grâce à Herbert Quandt. Une nouvelle ère débute ainsi le 30 novembre 1960. Ici les 1500 de 1961.



1961 - 1500. Nommée « Neue Klasse », elle ouvre le chapitre d'un BMW plus moderne.



1965 - Produites de 1965 à 1969, les 2000 C et CS se contentaient d'un quatre cylindres.



1972 - TURBO. Avec la Série 5, le concept Turbo (dessin P. Bracq) marque cette année 1972.



Apparue en 1968 et voiture culte des années 1970, la BMW 2002 reçut les recettes qui firent le succès des générations précédentes avec une montée en puissance et une vraie rigueur de fabrication.

Comme Citroën au milieu des années 1950 avec ses 2 CV et DS, BMW offrait dans le même temps une gamme hétéroclite avec son roadster 507 aux côtés de l'Isotta !



luxueuse BMW jamais produite jusqu'alors : la 502 à moteur V8. Ce premier moteur V8 au monde intégralement conçu en aluminium développe 100 ch. À sa volonté d'imposer son statut de constructeur luxueux grâce à ses mécaniques modernes et puissantes, BMW y ajoute un style inimitable. C'est ainsi qu'Albrecht Von Goetz va concevoir les icônes 503 et 507 au milieu des années 1950. Pour autant, l'Allemand ne peut assurer le développement de modèles aussi coûteux et comprend que la viabilité de l'entreprise avec ses seules berlines de prestige produites aux côtés d'un roadster 507 n'est pas pérenne. Devant faire face à cette situation de crise, le constructeur allemand reprend à son compte la production d'un petit best-seller : l'Isotta. Elle sera produite de 1955 à 1962 à plus de 160 000 exemplaires. Mais la lilliputienne BMW vendue aux côtés de l'inaccessible 507 est de toute évidence une équation non rentable. À la fin des années 1950, alors que les bureaux d'études ont pratiquement finalisé le projet d'une nouvelle berline – la 1500 –, BMW est à l'agonie. →



1973 - 3.0 CSL. Le type E9, icône parmi les icônes, fut produit de 1968 à 1975.



1973 - 2002 TURBO. Turbo KKK pour la Turbo de 170 ch. 18 720 exemplaires produits.



1975 - 320. Les vrais débuts de la Série 3 actuelle remontent à 1975, avec la E21.



BMW M L'ABOUTISSEMENT SPORTIF

BMW Motorsport GmbH est né en 1972. Six ans plus tard, ce label prit place à l'arrière de la mythique BMW M1 qui précéda de seulement deux ans l'arrivée de la M535i en 1980. C'était la première berline sportive développée par BMW Motorsport GmbH et le précurseur de la non moins légendaire M5 de la première

génération, en 1984 (E28). Après l'apparition de la M3, le label Motorsport sera accolé à un coupé, la M6, puis plus récemment à l'arrière de SUV au caractère bien trempé : la X5 M et X6 M, les premières BMW M à quatre roues motrices. Une transmission intégrale que l'on pourrait retrouver sur les prochaines

évolutions M de la marque, à commencer par la future M5 que l'on annonce en version xDrive à quatre roues motrices. La compétition est inscrite dans les gènes de BMW depuis ses débuts : en 1929, quelques mois après la production de la toute première 3/15, un exemplaire était engagé dans le Rallye international des Alpes.

C'est à ce moment charnière qu'intervient Herbert Quandt. Cet actionnaire permet au constructeur bavarois de conserver son autonomie. Il impose rapidement un nouveau plan qui ne retient que les projets profitables et BMW s'ouvre ainsi au marché européen avec une toute nouvelle stratégie : intégrer les segments à fort potentiel. Grâce à sa vision et à sa méthodologie de travail, Herbert Quandt permet le financement du projet de la « Neue Klasse », berline 1500 au style affirmé. Elle sera présentée en 1961, à peine deux ans après que Daimler-Benz a failli racheter BMW ! Si le constructeur marque ses nouvelles ambitions au travers sa nouvelle stratégie, il n'en oublie pas moins ses fondamentaux. La 1500 est ainsi la première BMW à recevoir la fameuse ligne Hofmeister qui caractérise le dessin du montant arrière qui évoluera au fil des décennies. La « Neue Klasse » permettra au constructeur de retrouver la voie de la profitabilité. Dès 1968, le six cylindres en ligne réapparaît dans la gamme. Cette évolution technologique ne pouvait s'effectuer sans celle liée au design. En ce début des années 1970, le style laisse place au design qui ne se contente plus seulement de séduire par ses lignes ou ses volumes, mais ouvre de nouvelles voies conceptuelles. C'est le cas du concept car BMW Turbo dû au crayon du Français Paul Bracq et dévoilé en 1972 (voir *Automobiles classiques* n° 253). Cette décennie 1970 est celle des fondations de la gamme actuelle avec la naissance de la Série 5



Le concept Spicup (1969) de Bertone restera lettre morte. Quant à la i3, elle accompagne BMW sur la voie d'un avenir plus vertueux.



1975 - ART CAR. L'art rejoint le sport et cette 3.0 CSL aux 24 Heures du Mans.



1977 - SÉRIE 7. La limousine prestigieuse fêtera ses 40 ans l'an prochain.



1978 - M1. Dessinée par Giugiaro, la M1 ouvre la voie au label « M » devenu iconique lui aussi.



L'architecte autrichien Karl Moschig, disciple d'Oscar Niemeyer, dessina au cœur de Munich le siège social représentant un moteur 4 cylindres. Ce bâtiment, haut de 100 mètres, fut terminé en 1972, l'année de présentation du concept Turbo. Ci-dessous, le département BMW M Technik ouvre de nouvelles voies au futur de la marque avec le roadster Z1.

en 1972, de la Série 3 en 1975, de la Série 6 en 1976 et de la Série 7 en 1977. Bien évidemment, BMW a dû, comme tous les constructeurs de la planète, s'adapter à une nouvelle demande forte : les cross-over. Il faut prendre ce terme générique tel qu'il est : le mélange des genres. Ainsi, c'est par la voie du 4x4 que le constructeur allemand va ouvrir une brèche dans sa gamme classique dès 1999 avec le X5. À l'évolution logique de cette famille (X1, X3, X5), s'ajouteront les coupés (X4, X6). Dix ans avant l'apparition du premier 4x4 BMW, le département M Technik tente une seconde offre avec un roadster très original, le Z1 qui ouvrira la voie aux Z3, Z8 et Z4. Aujourd'hui, avec sa famille BMWi (lire l'interview de Benoît Jacob dans ce dossier) le constructeur a posé les bases d'un futur lui assurant une fois encore son indépendance dans un monde où les alliances sont pourtant légions.

CHRISTOPHE BONNAUD



1988 - Z1. BMW Technik emprunte des voies novatrices. 8 000 ex. du Z1 seront produits.



1999 - X5. BMW s'ouvre au marché du 4 x 4 premium avec la suite qu'on connaît.



2009 - CONCEPT VISION. Une nouvelle ère électrique et hybride s'ouvre pour BMW.

TECHNIQUE Aérodynamique

L'AVANT-GARDE AÉRODYNAMIQUE

Tandis que les designers américains imposent le streamline en appliquant des formes pseudo aérodynamiques à tous les produits, l'industrie allemande aborde le sujet de manière plus scientifique et moins frivole. BMW est de la partie.



Dans les années 1930, il existe une poignée d'ingénieurs – concentrés en France et en Europe centrale – qui procèdent à des recherches avancées dans le domaine de l'aérodynamique. Plusieurs constructeurs visionnaires accompagnent les travaux des aérodynamiciens. En Allemagne, BMW se fait le complice de l'avant-garde fournissant des châssis aux instituts de recherche et n'hésitant pas à tester les prototypes dans les grandes compétitions sportives internationales. En février 1938, lors du Salon de l'Automobile de Berlin, le constructeur se fait remarquer en exposant une voiture qui a une forme enveloppante, tout en rondeurs, en courbes et lignes fuyantes. Aucune aspérité, aucun angle, aucune arête, aucun ornement ne vient perturber ce volume lisse et épuré. Cinq voitures semblables à ce modèle seront réalisées sur le châssis BMW 326 par la carrosserie Wendler, une vieille entreprise installée à Reutlingen. Cette Stromlinien-Limousine constitue la première approche de BMW sur le front de l'aérodynamisme.

L'école des ingénieurs préoccupée par l'aérodynamique s'est développée au cours des années 1920 et 1930. En Allemagne, le climat y est propice. La voiture exerce un pouvoir de fascination certain dans un pays ruiné et →



humilié. L'automobile est devenue un outil de propagande pour le régime nazi. Dès son arrivée au pouvoir, Hitler avait annoncé qu'il ferait de la démocratisation de la voiture l'un des fers de lance de sa politique. Le prestige de l'Allemagne passe alors par la mise en valeur de voies de communication modernes et notamment d'un réseau autoroutier unique en Europe. Cet élan motive la créativité des constructeurs : Mercedes-Benz décline une variante Autobahn Kurier de sa 540 K tandis qu'Adler développe une Trumpf Reichs-Autobahn-Wagen. En outre, on devine que les *Autobahnen* peuvent jouer un rôle stratégique et servir le cas échéant de

Au cours des années 1930 et 1940, BMW a collaboré avec les aérodynamiciens allemands les plus visionnaires

pistes d'atterrissage à l'aviation. En attendant, les longues lignes droites sécurisées qui sont l'apanage des autoroutes seront le théâtre de joutes mémorables entre les constructeurs qui s'emploient à battre des records de vitesse. Hitler a compris que le sport pouvait être instrumentalisé en vue de l'embrigadement des foules.

L'organisation des Jeux Olympiques à Berlin, en 1936, tombe à point nommé pour nourrir le discours du régime, pour exposer sa puissance, exhiber ses fastes et ses frasques dans des défilés gigantesques et des cérémonies tonitruantes

devant des foules exaltées. À partir de 1934, le gouvernement nazi supporte la participation de Mercedes-Benz et d'Auto-Union dans les grands prix. Deux ans plus tard, le Reich s'intéresse aux courses d'endurance, discipline où les aérodynamiciens expriment leur savoir-faire avec encore plus d'acuité. Deux constructeurs y officient : BMW et Adler. Dès juillet 1930, les recherches aérodynamiques ont été institutionnalisées par la formation de l'Institut pour la Recherche sur les Transports et les Moteurs (FKFS) qui est dirigé par l'un des personnages clés de l'école allemande de l'aérodynamique, Wunibald Kamm. L'autre figure marquante de l'école allemande est Paul Jaray qui s'est réfugié en Suisse en 1933, mais dont les intérêts continuent à être défendus ultérieurement en Allemagne par le baron Reinhard Koenig-Fachsenfeld.

La BMW 326 que l'on découvre au Salon de Berlin 1938 applique scrupuleusement les préceptes de Paul Jaray avec son volume caréné, effilé vers l'arrière. Quelques mois après, le carrossier Wendler réalise deux nouveaux prototypes d'allure et d'aptitude plus sportives, établis sur la base mécanique de la BMW 328. Ces berlinettes, dessinées elles aussi par Reinhard Koenig-Fachsenfeld, ont été commanditées par de riches industriels : Hans Klepper qui produit des canots et le Dr Rosterg, patron de la Deutsche Kabelwerke. Wunibald Kamm explore une voie différente avec la forme « K » caractérisée par la partie arrière tronquée et presque →

Les créations dans la mouvance de Wunibald Kamm se caractérisent par leur arrière abrupt.

DE NOMBREUSES SILHOUETTES...



Le projet K4 développé par Wunibald Kamm en 1939, basé sur la BMW 335, a été réalisé par le carrossier Reutter.



Cette berlinette a été dessinée et fabriquée par la Carrozzeria Touring en Italie. Elle a participé aux 24 Heures du Mans 1939 et gagné les Mille Miglia 1940.



Un des prototypes élaborés en 1938 sur la base mécanique de la BMW 326, réalisée par la carrosserie Wendler en 1938.



Produite par Touring, cette barquette aurait dû disputer les Mille Miglia 1941 qui ont été annulées.



Berlinette réalisée en 1938 pour la compétition sur la base de la BMW 328 et sur un dessin de Reinhard Koenig-Fachsenfeld.

La 328 des Mille Miglia 1940 a été reconstruite chez BMW pour participer aux Mille Miglia historiques.



... À L'ÉPREUVE DE LA COMPÉTITION



Au départ des 24 Heures du Mans 1939, la berlinette de Touring à côté d'une 328 Roadster à carrosserie standard.



Un spider conçu et réalisé au sein même de l'usine BMW pour les Mille Miglia 1940.



Touring a dessiné un dessin semblable pour Alfa Romeo et pour BMW pour les 24 Heures du Mans 1939.



La berlinette n° 73, pilotée par Giovanni Lurani et Franco Cortese, a été contrainte d'abandonner pendant les Mille Miglia 1940.



Cette berlinette de compétition a été dessinée par Manfred Kempster selon les préceptes de Wunibald Kamm.



La berlinette 328 dessinée par Manfred Kempter a été conçue pour la course ; d'où le caractère très fonctionnel de son habitacle.

Bizarrement, les études avant-gardistes les plus osées n'ont pas survécu à la Seconde Guerre mondiale

verticale. En 1938, pour le projet K1, BMW confie à Kamm un des premiers châssis du type 335, un nouveau modèle de haut de gamme doté d'un moteur de 3,5 litres. Réalisé par le carrossier Vetter, le prototype a une silhouette radicale. Il passe en soufflerie et fait l'objet d'essais routiers dans les Alpes. Des dérives fixées sur la partie arrière sont essayées pour améliorer la stabilité.

Après avoir travaillé avec Mercedes-Benz pour les projets K2 et K3, Wunibald Kamm revient vers BMW pour le K4 en 1939. Toujours basé sur la 335, mais construit par le carrossier Reutter, il affiche une ligne plus fine. Enfin, Kamm s'implique sur un troisième projet avec BMW. Il s'agit d'une berlinette de compétition (Rennsport-Limousine) qui est engagée aux Mille Miglia 1940. Cette voiture, qui porte le dossard n° 73, a été dessinée par Manfred Kempter selon les préceptes de Wunibald Kamm, en particulier dans sa manière abrupte de traiter la partie arrière. Enfin, lors de la même épreuve, l'équipe BMW étrenne trois barquettes inédites qui ont été étudiées au sein même du bureau d'études BMW par Wilhelm Meyerhuber assisté de Wilhelm Kaiser. Elle est surnommée « Bügelfalte », allusion aux arêtes des



ailes nettes comme un pli de pantalon. Les trois voitures terminent la course à des places honorables : la n° 74 (Brudes/Roese) est troisième, la n° 72 (Briem/Richter) est cinquième et la n° 71 (Wencher/Scholtz), sixième.

Mais la voiture victorieuse aux Mille Miglia est la plus latine du lot : la berlinette carrossée par Touring (n° 70), déjà vue au Mans, est pilotée ici par Fritz Husche von Hanstein et Walter Baümer. Mais après les Mille Miglia de 1940, le monde a d'autres préoccupations que de gagner des épreuves sportives...

SERGE BELLU

Nous venons de le lire. Avant-guerre, BMW n'a cessé d'étudier des prototypes aérodynamiques. Plus près de nous, dans les années 1990, d'autres concepts plus globaux ont jeté les bases du futur de la marque.



Dénommé Z2 en interne, ce projet fut très proche d'être industrialisé. Il faisait partie du programme Z1 qui incluait, outre le roadster produit à 8 000 exemplaires, une version 4X4 et ce coupé « break de chasse ». S'il ne fut jamais produit, il laissa une trace sous la forme du coupé Z3 commercialisé en 1998.



Z29 - 2001

Domage...

De tous les concepts dévoilés dans ces pages, le coupé Z29 est sans doute le plus en phase avec l'ADN de la marque. Mû par le six cylindres de la M3 (343 ch), accouplé à une boîte de vitesses séquentielle à six rapports, il inaugura une coque carbone sur laquelle venait prendre place une structure alu pour supporter le moteur implanté en position centrale avant. Les suspensions à double triangulation étaient également en aluminium.



Z11/E1 - Z15/E2 1991-1993

Les travaux sur l'électrique remontent à 1972 avec une BMW électrique présentée lors des jeux Olympiques de Munich. Puis les E1 et E2 ont tracé la route pour la i3 d'aujourd'hui.



Z13 - 1993

Sportive compacte et vertueuse, la Z13 se distinguait par son poste de pilotage au centre. Son moteur AR était un quatre cylindres de 82 ch. Ce coupé ne pesait que 830 kg.

Le plus impressionnant de ces concepts inédits demeure, sans aucun doute, le Z22 qui cumule 70 innovations techniques et 61 dépôts de brevets

Z18 - 1995

Le premier SUV roadster à moteur V8

Combiner les quatre roues motrices à un engin de franchissement motorisé par un V8 de 355 ch – et qui plus est cabriolet –, voilà qui était rafraîchissant au milieu des années 1990. La structure en aluminium extrudé recevait une carrosserie en matériaux composites. Trois configurations étaient imaginées : biplace, quatre places ou pick-up.





Z22 - 1999

De l'audace pour le nouveau millénaire

Cette berline ose tout... ou presque. De toutes ses innovations, seules les commandes de direction 100% électrique, comme celle des freins n'ont pas été retenues en série pour des raisons de législation. Son moteur était plus sage : un quatre cylindres essence de 136 ch accouplé à une boîte CVT (variation continue) à laquelle les constructeurs croyaient à cette époque.



Le plus impressionnant de ces concepts inédits, restés secrets jusqu'au début des années 2010, demeure sans aucun doute le Z22 qui cumule à lui seul 70 innovations techniques et 61 dépôts de brevets. Cette berline dévoilée en 1999 voulait matérialiser ce que pourrait être la voiture des années 2000 à 2010. Pari réussi puisque bon nombre de ses innovations ont migré à bord des BMW d'aujourd'hui, comme les phares adaptatifs, la vision tête haute en couleur, les caméras permettant le « bird view » à 360°, le PRFC (plastique renforcé de fibre de carbone) de sa cellule habitacle que l'on retrouve dans la gamme BMWi... Seul le démarrage, grâce au scanner de l'empreinte digitale, n'a pas encore franchi le cap de la série, pas plus que les commandes 100 % électriques de la direction et des freins.

Mais c'est à bord du prototype Z29 que l'ADN de la marque transpire le plus : performances, plaisir de conduite et motorisation de pointe. Le Z29 est dévoilé en 2001 et se présente sous la forme d'un coupé biplace, de quatre mètres de longueur avec ses portes à ouverture en élytre. Il embarque le moteur six cylindres de la BMW M3 (343 ch) et propose des performances étonnantes avec une vitesse maxi de 270 km/h et un 0 à 100 km/h franchit en seulement 4,4 secondes. C'est vraiment lui que l'on aurait aimé voir en production, même limitée, comme ce fut le cas pour la Z1, premier enfant de *BMW Technik*... Charge aujourd'hui également à la branche BMWi de dessiner ce futur avec de nouvelles architectures, de nouvelles chaînes de traction et toujours plus d'émotions.

CHRISTOPHE BONNAUD

Le Belfortain Benoît Jacob, 45 ans, a quitté le design Renault en 2000 pour intégrer l'équipe BMW. Son dessin pour le projet i3 est retenu et, dans la foulée, Benoît donne libre cours à l'expression de sa petite équipe de designers pour enfanter l'i8.





« Avec l'i8, nous avons mis en scène l'aérodynamique, une science pas très sexy que nous avons rendue esthétique. »

INTERVIEW Benoît Jacob

« BMW SAIT SE RÉINVENTER »

En prenant en main la destinée du design de la branche BMWi et celle du design avancé, le Français Benoît Jacob accompagne la marque vers un nouveau centenaire aux perspectives excitantes !

C'est un vieux garage Renault désaffecté à Munich, déniché par une bande de potes pour y entreposer quelques voitures anciennes afin de les restaurer. C'est ici que Benoît Jacob s'est rendu après notre entretien, afin d'y désosser l'une des ses acquisitions pour lui redonner une nouvelle jeunesse. L'homme connaît bien la mécanique, met la main à la pâte pour raviver ensuite d'agréables sensations au volant de ses belles anciennes. De quoi l'étonner qu'aujourd'hui, « certains très bons designers n'ont même pas le permis de conduire ». À 45 ans, Benoît Jacob possède le sien et s'il conduit certaines de ses voitures de collection, il pilote au quotidien le design avancé de BMW et veille au développement du style

de la branche BMWi : i3 100 % électrique et i8 hybride essence. Après son long passage chez Renault, il a rejoint le constructeur allemand en 2000 car « c'est une marque qui m'a toujours fasciné, même lorsque j'étais enfant. J'ai des dessins qui doivent dater des mes 5 ou 6 ans, et elle m'inspirait déjà profondément ! BMW a su se réinventer, même si ça n'a pas toujours été un développement linéaire, il y a eu aussi des ruptures comme avec la Neue Klasse de 1961 qui secouait une gamme hétéroclite, entre les Isetta et les 507. BMW a toujours eu la capacité stratégique de ne pas rester enfermée dans sa zone d'activité classique ». Casser les codes, c'est ce que BMW a prouvé au début des années 2010 en s'ouvrant à l'ère de la nouvelle mobilité avec sa division « i ». C'est à la fin de la précé- →

« La BMW E9 du début des années 1970 – 3.0 CS et CSL – demeure pour moi l'icône absolue. J'y ajouterais la E30 – Série 3 – dessinée par Claus Luthe »



dente décennie que Benoît quitte les projets classiques sur lesquels il œuvrait au design (Série 5, Série 5 GT, Z4) pour enfourcher ce cheval de l'innovation. « J'avais eu vent que la direction souhaitait créer une rupture dans le monde de la mobilité future. Je n'ai pas attendu qu'on vienne me chercher, je me suis porté volontaire car c'était un univers dans lequel j'avais envie de me diriger. » C'est le choix d'un designer passionné par l'automobile, certes, mais aussi celui d'un designer qui reste toujours aussi curieux ! « J'ai travaillé sur à peu près tout par le passé (Dacia Logan, Renault Spider, Espace, Laguna II) et vécu une grande diversité de produits. Ce projet « i » répondait parfaitement à mes affinités personnelles et mon intérêt pour la technologie, l'engineering. Avec Adrian Van Hooydonk, le directeur du design de l'ensemble du groupe, j'ai constitué une petite équipe de créateurs, ouverts d'esprit et ayant une parfaite maîtrise technique. Nous avons commencé avec une dizaine de personnes puis nous avons évolué jusqu'à vingt designers entre 2009 à 2012, pour pouvoir répondre à la surcharge de travail imposée par le lancement de ce programme i. » Car, à la i3 100 % électrique, est effectivement venue s'ajouter la i8. « La voiture de série est dérivée du concept Vision EfficientDynamics de 2009. L'origine de ce concept vient de la nouvelle stratégie décidée par le directoire de BMW qui désirait que la marque s'implique dans la mobilité électrique et hybride afin de réduire ses émissions de CO₂. On le sait, le futur automobile risque de changer, et même plus vite qu'on le pense. Ce qu'il faut savoir pourtant, c'est que le premier brief sur ce concept ne définissait pas du tout une voiture

Le projet MCV (Mega City Vehicle) donnera naissance à la i3, 100% électrique, en 2013. Mais avant elle, le concept Vision EfficientDynamics (2009) tracera la route à la sportive i8. La commercialisation de l'i3 précèdera cette dernière de quelques semaines seulement.



Le bureau dédié à la seule branche BMWi compte plus d'une dizaine de designers. « Je réfère avec eux beaucoup à l'histoire automobile car, d'une certaine façon, nous sommes les gardiens d'un héritage ! »



Benoît Jacob a également signé le design de la M1 Hommage qui réinterprète avec talent l'une des icônes de BMW, la M1/E26 de 1978 à l'origine dessinée par Giugiaro.



La BMW i3 repose, comme la i8, sur une structure en carbone. La citadine 100 % électrique peut ainsi se passer de montant entre les portes avant et arrière. À gauche, le concept coupé non commercialisé.

de sport ! » La direction aurait préféré s'appuyer dès le départ sur la petite citadine « mais, comme tout bon designer, Adrian Van Hooydonk, et l'équipe des projets « i », avait un côté contestataire ! Nous avons expliqué que ce n'était pas la meilleure façon de communiquer sur le thème électrique pour la marque. L'avantage de BMWi, c'est que nous n'avons pas tout le poids de l'histoire de BMW sur nos épaules au moment de prendre le crayon. Avec les modèles de la gamme classiques, il est évident que les designers doivent tenir compte de tout un historique et respecter un certain dogme. BMW ne peut pas passer du jour au lendemain à des proportions radicalement différentes. BMWi a la chance justement de pouvoir s'écarter de cette ligne. J'aurais un peu tendance à comparer ça au département M-Technik, qui a conçu la Z1 en 1988 en dehors de tout programme de renouvellement et en sortant des sentiers traditionnels. »

Pour autant, la création de la famille BMWi « n'est pas un tube de l'été et sera pérenne » confirme Benoît Jacob. BMW ne cache pas étudier une troisième silhouette hybride sous le label « i », sans doute pour contrer la future petite Tesla capable de rivaliser avec la Série 3, même si Benoît tempère un peu l'enthousiasme en rappelant « qu'avant de penser à de nouveaux produits, nous devons développer les i3 et i8 existantes. Nous travaillons sur des évolutions esthétiques de la i8. Évidemment, il y a des discussions, mais rien n'est encore totalement figé. Nous développons des concepts mais nous œuvrons aussi dans la contribution de ce label « i » à d'autres marques du groupe, et principalement chez BMW avec des transferts →



de technologies. » C'est le cas aujourd'hui avec les modèles hybrides de la gamme BMW et l'apparition de carbone dans la structure de la grande limousine Série 7. Finalement, BMWi peut être considéré comme un véritable laboratoire pour le groupe tout entier ! « Je ne dirais pas forcément qu'il y a plus de latitude à œuvrer pour la gamme « i ». De toute façon, il n'existe pas de bon design sans contrainte. Je pense que l'automobile est quand même devenue un produit très raffiné, presque parfait. Son architecture est peu évolutive, contrairement à ce qu'il en était il y a vingt ou trente ans. Et si l'on joue toujours avec les mêmes règles et les mêmes contraintes, on parviendra toujours aux mêmes résultats. L'automobile est arrivée à une sorte de plateau de la créativité car il est difficile de faire évoluer les proportions, on n'est pas encore dans un schéma de rupture, sauf pour cette famille « i ». C'est presque une évidence de la trouver chez BMW car c'est une entreprise d'ingénieurs, avec une culture d'ingénieurs, gérés par des ingénieurs. Ce ne sont pas des énarques, avec tout le res-

pect que j'ai pour eux ! Il y a toujours eu ici cette fascination pour la recherche et le développement. »

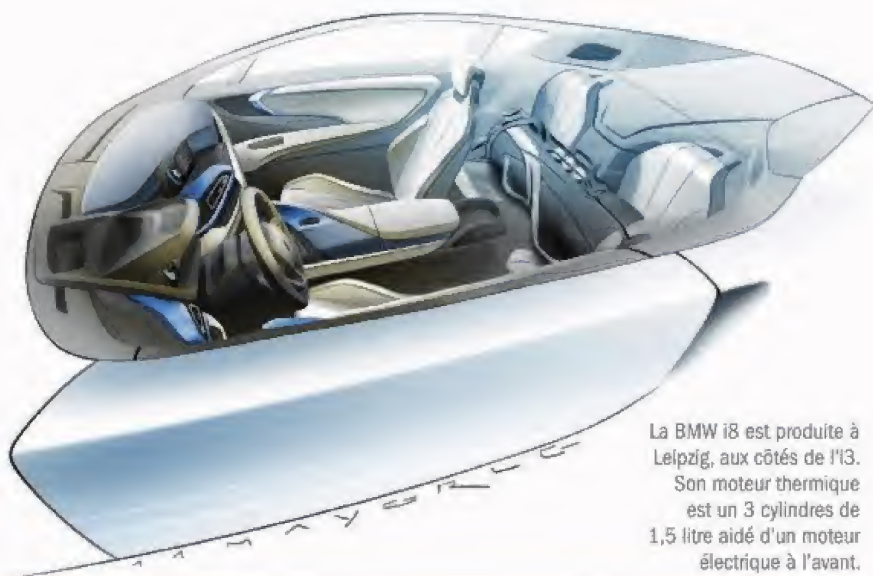
BMWi agit à la fois comme force de propositions pour la nouvelle famille de modèles éco responsables et comme un laboratoire de nouveaux concepts. « Nous pouvons dire que le design BMWi et le design avancé dont je m'occupe également ne sont pas deux activités très éloignées. Les composants sont plus ou moins les mêmes. Le design avancé doit réfléchir au développement de la marque BMW, avec quelles technologies, quelles synergies aussi car nos gammes s'élargissent. » Et la moto ? Pourquoi ne pas profiter de l'existence de BMWi pour mêler les deux univers dans un véhicule inédit ? « C'est vrai que nous pourrions apprendre de la moto. Je dois reconnaître qu'il m'est arrivé de travailler sur des concepts qui combinaient ces deux mondes mais il faut avouer que l'équation économique n'est pas viable. Les produits créés restent des solutions exotiques mais nous pourrions nous appuyer sur les promesses de légèreté et de simplicité

Benoît Jacob nous confirme que la BMW i8 Spyder n'est qu'un exercice de style mais que le projet de la produire « revient de temps en temps sur le tapis ! »

La direction BMW voulait ouvrir la voie de l'électrique avec un concept de véhicule urbain. Les designers ont poussé pour un véhicule plus sportif, à l'ADN BMW : le concept Vision EfficientDynamics fut dévoilé en 2009.



« Les volumes de production des modèles de la gamme BMWi sont restreints, ce qui nous permet d'être audacieux en termes de design – intérieur et extérieur – et d'architecture »



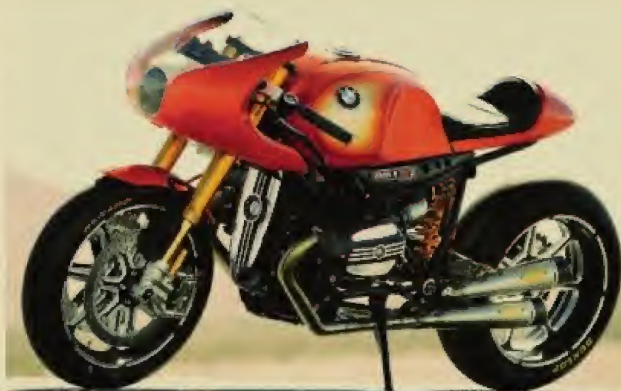
La BMW i8 est produite à Leipzig, aux côtés de l'i3. Son moteur thermique est un 3 cylindres de 1,5 litre aidé d'un moteur électrique à l'avant.



véhiculées par la moto, pourquoi pas... » Ce serait d'autant plus aisé que les designers de BMW Motorrad sont géographiquement aux côtés de leurs collègues de l'automobile et que tous les projets moto sont connus de Benoît. « Oui, nous suivons leurs projets, c'est vrai mais il faut savoir que les clients auto et moto sont totalement différents. Le monde de l'auto est plus rationnel, celui de la moto joue davantage sur le registre des sensations et de la passion. C'est quand même une question qui me passionne. Nous pourrions sans doute avec une auto, célébrer la marque et ses valeurs profondes comme la R Nine T l'a fait côté moto. » Resterait alors à convaincre la direction de BMW, mais Benoît Jacob n'affirme-t-il pas que la qualité première d'un designer, outre la curiosité, la prise de risque et le courage, reste la persuasion ?

PROPOS RECUEILLIS PAR CHRISTOPHE BONNAUD
PHOTOS PORTRAITS : CHRISTIAN MARTIN

CONCEPT NINE-T
Les projets motos conçus par BMW Motorrad sont connus des designers automobiles. À quand un projet mêlant ces univers ?
Ci-contre, le concept Nine-T qui passionne Benoît Jacob.



A close-up, front-three-quarter view of a vibrant blue BMW M235i. The car is in motion, as indicated by the blurred background. The image highlights the front grille with the BMW roundel and the 'M235i' badge, the headlights, and the front bumper. The German license plate 'M MM 2359' is visible.

48 *Automobiles classiques*



Ambiance cossue à bord de la M2 Coupé. L'Alcantara apporte une touche de luxe dans un univers très sportif.

petit gain de deux dixièmes de seconde pour le 0 à 100 km/h : 6,7 secondes pour la M3 de 1985. En ce début d'année 2016, BMW pulvérise les performances de ces deux aïeules avec sa nouvelle M2 Coupé : 4,3 secondes pour le 0 à 100 km/h. Quant à sa fiche technique, elle fait pâlir des sportives bien plus cossues et généreuses en taille : six cylindres en ligne de 3.0 litres de cylindrée doté d'un turbo « TwinScroll » (double entrée) délivrant 370 ch à 6 500 tr/min, boîte manuelle six vitesses ou, en option, boîte double embrayage M DKG à sept rapports avec fonction de départ automatisé pour de meilleures performances, vitesse maxi de 270 km/h avec le pack M Driver, étrier avant à quatre pistons, pneumatiques de 19 pouces et suspensions en aluminium matricé empruntées aux grandes sœurs M3 et M4... Cette nouvelle M2 Coupé affiche son tempérament avec une carrosserie largement surdimensionnée, notamment au niveau du bouclier avant percé d'énormes entrées d'air. Malgré elles,



À LIRE EN 2016 : BMW, 100 ANS DE DESIGN

Serge Bellu n'est jamais aussi bon que lorsqu'il plonge dans l'univers du design. Preuve en est, une fois encore, avec cet ouvrage des Éditions Chêne (168 pages, 35 €) qui évoque le centenaire de BMW sous cet angle si particulier. Créativité, esthétique et technologie sont intimement liées dans l'histoire du constructeur. À lire sans modération.

le Cx tombe à 0,35, ce qui reste une prouesse vu le gabarit de l'engin (4,46 m) et ses flancs bodybuiltés. À bord, nous sommes loin de l'ambiance monacale de la 2002 turbo puisque l'Alcantara va se nicher jusque sur les médaillons de portes et sur la console centrale, alors que BMW apporte une touche sportive avec la présence d'habillage carbone à pores ouverts qui ajoute une notion de luxe à celle de la performance. Et pour épater la galerie, l'application GoPro pilote une caméra – fixée sur la planche de bord – par le biais de la commande iDrive, afin d'enregistrer des tours de circuit rapides. L'application M Laptimer permet quant à elle d'analyser les tours de circuit du pilote et de partager le tout via des e-mails ou Facebook. C'est vrai, la 2002 turbo était un rien plus égoïste. Et passionnante aussi...

CHRISTOPHE BONNAUD



CONCEPT COMPACT SEDAN LE CHAÎNON MANQUANT

Pour les constructeurs allemands, le marché chinois friand de véhicules « premium » compte désormais autant que le marché américain. Des versions spécifiques sont conçues et produites exclusivement pour l'Asie, à l'image de la berline Série 3 à l'empattement allongé. Cette dernière offre plus d'espace au rang 2 (la banquette arrière) qu'il faut valoriser pour tenter de séduire au mieux une clientèle aux goûts particuliers, même si ceux-ci tendent peu à peu à se rapprocher des critères de choix de la clientèle européenne. Avec une Série 3 allongée, BMW ouvre la voie pour ce marché chinois – mais aussi celui de l'Europe – à une berline à coffre un peu plus compacte : la future Série 1 quatre portes s'affiche ainsi sous les traits de ce concept, présenté en fin d'année dernière.... en Chine ! Cette future Série 1 berline affiche surtout les fondamentaux d'un design BMW évolué en seulement 4,50 m de longueur. Elle permettra surtout au constructeur bavarois de porter une attaque franche et directe face aux Audi A3 berline et Mercedes CLA coupé quatre portes. Cette variante pourrait apparaître rapidement dans la gamme BMW, sans doute avant l'été 2017.



Le nouveau style BMW des Série 7 et prochaines Série 5 peut s'adapter à un gabarit nettement plus compact. C'est ce qu'Adrian van Hooydonk, patron du design BMW Group veut prouver avec ce concept d'une berline à coffre de moins de 4,50 m de longueur.



McLaren 675LT

L'ÉTOILE FILANTE

La 675LT s'apparente à une 650S dopée par 25 ch supplémentaires et allégée de 100 kg. C'est une véritable étoile filante dont les 500 exemplaires sont d'ores et déjà vendus. Nous en avons attrapé une.





L'allure effacée de Mark Gayton ne laisse pas paraître l'importance de cet homme dans la conception des McLaren de route. Chef de produit de la récente 675LT, il a une certaine – et légitime – fierté à évoquer son bébé. Et il devient dès lors très volubile : « Vous voyez ces 190 goujons de roues ? Ils sont en titane. Chacun d'entre eux ne pèse que 39 grammes et l'ensemble permet de gagner 400 grammes sur le poids total de la voiture. » Vient le tour des échappements, « également réalisés en titane, ils ne pèsent que 5,2 kg et économisent 1,1 kg par rapport à ceux de la 650S. Ils sont rallongés de 30 cm pour optimiser la sortie des gaz et améliorer le son... » Le tour de cette nouvelle 675LT dure une vingtaine de minutes et le discours de Mark met en évidence le souci du détail quasi obsessionnel qui a accompagné la conception de cette berlinette McLaren. « Je pense que vous allez vous faire plaisir à son volant sur la piste de Silverstone... » S'il le dit !

La McLaren 675LT est à la 650S ce que la GT3 est à la Porsche 911 : une version radicale. Trônant au sommet de la gamme Super Series, elle reprend donc l'équation propre à ces modèles exclusifs qui offrent plus de puissance (25 ch) et un allègement sensible (100 kg), soit 675 ch pour 1 230 kg. Ne cherchez pas mieux ailleurs, la concurrence est loin derrière. Les déclinaisons extrêmes

des Lamborghini Huracán et autres Ferrari 488 GTB ne sont pas sur la route pour le moment. Quant aux Ferrari F12 tdf et Lamborghini Aventador SV. Elles boxent dans la catégorie supérieure, laissant cette 675LT un peu seule au monde d'autant plus que ce modèle a vu sa production limitée à seulement 500 exemplaires, d'ores et déjà vendus. Vous avez dit exclusivité ?

En découvrant cette McLaren au parfum de pistarde sur le circuit de Silverstone, on réalise qu'elle va bien plus loin qu'une simple formule mathématique améliorée à partir de la 650S. Elle ajoute à la recette de base cette touche émotionnelle indescriptible et cette exclusivité qui la rend bien plus désirable encore. Évidemment elle ressemble à la 650S, mais s'en distingue toutefois par une foule de détails et sur cette version plus que sur une autre, la fonction prime sur le style. Le designer concepteur en chef Dan Parry-Williams a dû composer avec deux impératifs : réduire le poids de manière drastique et gagner 40 % d'appuis aérodynamiques. Tous les éléments de la carrosserie sont en carbone, sauf le capot avant, les ailes avant et le toit qui restent en aluminium. Les portes sont en matériaux composites et le capot moteur – spécifique – en polycarbonate ne pèse que 4,7 kg. Toutes les pièces en carbone reçoivent un traitement satiné du plus bel effet. Un traitement qui permet d'économiser... 50 grammes par →

Dévoilée au salon de Genève en mars 2015, la McLaren 675LT n'est déjà plus disponible à la vente. Mais une variante spider sera prochainement proposée.



675 ch aux
seules roues arrière
n'autorisent aucune
approximation
dans le pilotage.

Profusion de
carbone pour
les éléments
aérodynamiques.



LA CHASSE AUX KILOS EST DANS LES GÈNES DE TOUS LES CONSTRUCTEURS DE SPORTIVES MAIS McLAREN POUSSE LE CURSEUR ASSEZ LOIN : 50 GRAMMES ONT ÉTÉ GAGNÉS GRÂCE À L'EMPLOI D'UN CARBONE SATINÉ ET NON VERNIS



L'habitacle n'est pas sans évoquer celui de la 650S mais les bacquets sont signés « 675LT ». Quant aux sorties d'achappement, elles sont proéminentes et circulaires, contrairement à celles de la 650S.





rapport à la finition classique. L'obsession de Ron Dennis, maître de l'univers McLaren transpire ici ! Ces 50 grammes sont une goutte d'eau dans un océan qui participe au gain total de 35 kg sur le seul chapitre carrosserie. La lame avant, les moustaches destinées à offrir davantage d'appui, les bas de caisse et les entrées d'air latérales virilisent le tout, même si les modifications les plus spectaculaires sont à l'arrière. Entièrement redessinée, la poupe apporte à la 675LT cette bestialité qui manque à la 650S. Les sorties d'échappement, rondes, les ouïes d'aération et l'imposant diffuseur n'y sont pas étrangers. Mais c'est surtout l'imposant aileron arrière rétractable qui fait la différence. Il permet à McLaren de ressortir l'appellation LT (Long Tail, c'est à dire « longue queue »), en hommage aux mythique McLaren F1 GTR Long Tail qui ont participé aux 24 Heures du Mans 1997. Une réminiscence sympathique et bien amenée par les services marketing.

Nous avons eu l'occasion de tester la 650S dans les mêmes conditions et force est de reconnaître que la 675LT marque une sacrée différence ! Chaussée de pneumatiques Pirelli Trofeo R, elle transforme épingles, grandes courbes et virage en piste de bobsleigh. Évidemment, le V8 biturbo qui change tout de même 50 % de ses pièces et une bonne partie de son équipage mobile n'y est pas pour rien. Son appétit pour les hauts régimes et la boîte dont les passages éclairs claquent comme des coups de fouet téléportent le pilote dans un autre univers. C'est pourtant le grip général et l'efficacité du châssis qui impressionnent le plus. Calé dans des baquets

MCLAREN 675LT EN CHIFFRES

- **Moteur** : V8 3,8 l biturbo - 675 ch à 7 100 tr/min
- 700 Nm de 5 500 à 6 500 tr/min
- **Boîte de vitesses** : robotisée à double embrayage
- 7 rapports
- **Dimensions** : 4,55 x 2,10 x 1,19 m
- **Poids à vide** : 1 230 kg
- **Pneumatiques** : 235/35 R19 à l'AV et 305/30 R20 à l'AR
- **Vitesse maxi** : 330 km/h - 0 à 100 km/h : 2,9 s
- **Emissions de CO₂** : 275 g/km (malus de 8 000 €)
- **Prix** : 309 250 € (toutes vendues)

de course plus légers de 15 kg qui transmettent mieux les réactions de la berlinette, l'heureux pilote de la 675LT n'a pas le temps de décrypter les légères modifications de l'habitacle. Il lui faut avant tout se concentrer sur les trois modes de conduite (Normal Sport ou Track) qui adaptent le châssis à ses désirs d'en découdre sur le bitume. L'ESP se règle désormais indépendamment. La piste défile sous vos roues à un rythme soutenu. D'une précision incroyable et assisté d'une direction encore plus directe, le train avant semble ignorer toute notion de sous virage. La 675LT est un scalpel incisif, précis et qui freine fort. Elle demande dès lors à son pilote de garder la tête froide et de ne pas oublier que 675 ch, c'est à peine 200 de moins qu'une F1 actuelle ! Six tours de la piste de Silverstone à son volant épuisent littéralement, comme jamais vous ne le serez au volant d'une autre « voiture de série » ! Mark Gayton n'avait décidément pas menti : quelle auto !

JACQUES WARNERY

SANG BLEU

À l'heure où Ferrari, McLaren ou encore Porsche succombent tour à tour aux sirènes du turbo, artifice nécessaire pour pallier le *downsizing*, Audi au contraire persiste et signe, en renouvelant son mandat au fabuleux V10 atmosphérique qui animait la précédente R8. Un V10 5.2 bio qui respire naturellement, sans l'aide de turbine et capable de hurler sa joie à plus de 8 200 tr/min sans s'essouffler. Les plus exigeants (et fortunés) iront d'emblée vers la version V10 plus, qui délivre pas moins de 610 ch. Mais la R8 V10, avec ses 540 ch installés au chausse-pied en position centrale arrière, demeure largement assez puissante pour inoculer à ses passagers une dose de plaisir rare et bienfaitrice.

Voilà qui permet accessoirement à cette seconde génération de R8 de redescendre sur terre, en offrant ses services à des tarifs plus réalistes. Car en étant facturée 199 000 € en prix de base (hors malus de 8 000 € et options), la variante V10 plus se heurte directement au gratin des supercars, portant un blason plus prestigieux. Avec la version V10 de 540 ch, voilà que la belle allemande offre désormais ses services au prix plus accessible de 167 000 €, ce qui vous permet d'économiser une A3 neuve pour vos déplacements plus utilitaires. La belle affaire !

Certes, pour ce prix, il faudra faire l'impasse sur les freins en carbone-céramique et d'autres babioles, à commencer par l'hideux aileron fixe en carbone, imposé d'office sur la →



GROS PLAN Audi R8 V10



Le coupé R8 offre une qualité de finition semblable à celle de la R8 plus et, malgré un prix en baisse sur cette variante, une sellerie tout aussi élégante et confortable. Des sièges en cuir Nappa sont disponibles moyennant 3 750 €.

La dalle numérique de 12,3 pouces qui remplace l'instrumentation est un réel progrès, tant en termes de lisibilité que d'affichages multiples selon la volonté du pilote.





Les optiques acérées (laser optionnel) ainsi que les feux effilés tranchent avec le volume généreux des entrées et sorties d'air. L'ajustage des différentes pièces touche à la perfection.

MÊME AVEC QUELQUES OPTIONS, L'AUDI R8 DEMEURE DE 20 000 À 30 000 € MOINS COÛTEUSE QUE SA SŒUR DE 610 CH

V10 plus. La V10 qui revendique des performances pas très éloignées à le bon goût de s'en passer, pour préférer – comme sur le coupé TT – un aileron escamotable de la couleur de la carrosserie. En termes de performances donc, la R8 V10 ne lambine pas, le 0 à 100 km/h étant explosé en 3,5 secondes, tandis que la vitesse maximale est de 320 km/h. Sans compter des rotations dépassant les 8 200 tr/min, ce qui place ce V10 atmosphérique parmi les plus jouissifs du marché... et parmi les plus sonores. Pourquoi y a-t-il des vitres sur ce coupé ? Dès le démarrage, le V10 donne un sens à l'expression moteur à explosion ! En fermant les yeux, on imagine presque le carburant coulant à flot pour gaver les 10 cylindres, puis mettre en branle le vilebrequin et actionner de concert les 40 soupapes de ce bloc de folie ! Mais au volant d'un tel bolide, mieux vaut garder les yeux ouverts, et en grand si possible ! Au cœur d'un centre-ville, cette R8 se montre parfaite-

ment civilisée et politiquement correcte. Le V10 devient effectivement un simple cinq cylindres aux faibles allures, la technologie « CoD » (Cylinder on Demand) coupant un ban de cylindres. Cette technologie a pour but de réduire sensiblement la consommation moyenne, aidée en cela par la boîte S tronic à sept rapports, très douce de fonctionnement. La R8 se laisse ainsi manier du bout des doigts comme une banale Golf. La direction assistée est aussi douce que précise.



Stricte deux places

Quant à l'amortissement, paramétrable en fermeté depuis l'Audi drive select, il ne mérite que des éloges, en offrant un confort remarquable, et ce, malgré la présence de roues de 19 pouces. Autres points forts : l'habitabilité, excellente pour deux grands adultes, et une ergonomie plus que parfaite, mise en exergue par l'affichage couleur haute résolution qui peut désormais occuper la quasi-totalité du combiné d'instruments. La révolution →

Le V10 FSI délivre 540 ch sur cette version. Il en offre 610 sur la V10 plus et, chez Lamborghini, 580 sur la version propulsion de l'Huracán.

GROS PLAN Audi R8 V10



AUDI R8 V10 540 CH EN CHIFFRES

- Moteur** : 10 cylindres en V et injection directe, 5204 cm³
- Puissance** : 540 ch à 8 250 tr/min
540 Nm à 6 500 tr/min
- Boîte de vitesses** : S tronic à 7 rapports
- Dimensions** : 4,42 x 1,94 x 1,24 m
- Poids** : 1 595 kg
- Pneumatiques** : AV 245/35 R19
AR 295/35 R 19
- Vitesse maxi** : 320 km/h
- Prix (à partir de)** : 167 000 €



Les équipements entre la version 610 ch et celle testée ici (540 ch) sont quasi identiques à bord, à l'inverse de l'aileton arrière, plus discret et rétractable sur cette version (ci-dessous).





La prise en main de l'Audi R8 V10 impose un léger temps d'adaptation pour maîtriser les commandes embarquées sur le volant.

« cockpit virtuelle » nous séduit de jour en jour. Très agréable à vivre, cette R8 n'en demeure pas moins une super-sportive capable de vous téléporter dans une autre dimension, sur un claquement de doigts.

La mise sur orbite se fait pour le moins rapidement, mais pas brutalement, comme avec la version V10 plus, qui a tendance à faire rentrer vos orbites au fond de votre boîte crânienne tout en martyrisant vos vertèbres. À bord, la poussée est toujours franche et constante, mais bien plus supportable,

moins violente. Sur les autoroutes à vitesse libre, il est possible de croiser à 292 km/h. La performance est certes belle, mais le plus extraordinaire est la rapidité à laquelle on atteint cette vitesse et surtout la facilité de conduite dispensée par cette Audi, dotée naturellement de la transmission intégrale quattro. Quant au freinage avec ses disques en acier, s'il n'est pas assez endurant pour un usage circuit, il demeure largement assez bien dimensionné pour s'encanailler sur la route. Au final, bien que nettement moins contraignante à conduire que la très virile variante V10 plus, cette R8 V10 n'en demeure pas moins une GT fantastique, au caractère bien trempé, incroyablement performante. Et facile à prendre en main avec ça, en pardonnant beaucoup à son pilote. Sa plus belle qualité est sans doute sa polyvalence. Ainsi cette Audi tolère parfaitement les voyages à allure paisible, mais aussi la torture des encombrements urbains. Ajoutons à cela un moteur fabuleux, comme on n'en verra plus, et un tarif moins prétentieux, plus en adéquation avec le blason Audi que celui de Ferrari, et nous avons là une R8 qui frise le sans-faute. Voilà un choix passion et raison en attendant, courant 2016, une inédite R8 e-tron 100% électrique... et probablement une petite version motorisée par un plus raisonnable V6 biturbo.

THOMAS RIAUD



Lexus GS F

GARDIENNE DU

Par ses choix techniques raffinés et sa foi en un V8 atmosphérique, la Lexus GS F – avec ses près de 500 ch – reste la gardienne du temple d'une philosophie de plus en plus rare. Un exotisme qu'elle assume pleinement.



TEMPLE





Affichée 9000 € de plus, la finition GT est encore plus riche (108 900 €) avec la sono Mark Levinson et ses 17 HP ! Ajoutez-y la climatisation tri zones, le volant chauffant et un garnissage spécifique.

Autrefois riche de sa diversité technique, la catégorie des berlines sportives glisse vers une certaine standardisation. Les normes de pollution draconiennes et la course effrénée à la puissance participent à uniformiser ce segment confidentiel. Dans ce microcosme où les constructeurs allemands se taillent la part du lion, nous trouvons une Audi RS6, une BMW M5 et une Mercedes E63 AMG qui optent toutes pour une architecture moteur identique : le V8 biturbo. Une solution idéale pour offrir une puissance et un couple phénoménaux à ces lourds engins, tout en conservant des consommations et émissions acceptables. En théorie tout du moins. Difficile pour les autres d'exister derrière cet inébranlable trio. La Jaguar XF-R, et son V8 suralimenté par un compresseur, reste une des rares alternatives à cette hégémonie germanique. Enfin jusqu'ici, puisque la Lexus GS F s'invite désormais dans la danse. Avec une volonté de se démarquer.

En lançant une berline GS ornée de la griffe sportive F dans ce créneau confidentiel, la firme premium de Toyota s'attaque à une forteresse. Déjà que sa berline GS joue les éléphants blancs en France, alors imaginez le succès d'une version surpuissante chez nous... Mais Lexus n'est pas du genre à se faire d'illusions. Consciente du faible potentiel commercial de la GS F, la firme nipponne s'en sert surtout comme véhicule image. Et prend un malin plaisir à assumer sa différence par rapport aux divisions allemandes. Elle exhibe son physique oriental jusqu'au bout de sa calandre en



La griffe F doit son nom au circuit du Mont Fuji sur lequel les modèles Lexus sont mis au point. La calandre sablier en nid d'abeille signe désormais les créations maison.

sablier typique des créations Lexus. Face aux statutaires européennes, la GS F leur oppose une ligne exotique, un regard bridé dû à ses optiques effilées et des sorties d'échappement façon flûte de pan. Cela ne l'empêche pourtant pas d'enfiler une tenue sportive digne de celle de ses rivales : becquet arrière en carbone niché sur la malle, entrées d'air proéminentes à l'avant, ouïes d'aérations dans les ailes avant, bas de caisse enveloppants et jantes 19 pouces. Pourtant, la principale différence se trouve sous sa robe affûtée.

La GS F rigole sous cape devant les 605 ch d'une Audi RS6 Performance et s'amuse de cette armada de turbos. Refusant toute surenchère dans cette course à la puissance qu'elle considère comme puérile, notre Lexus se contente



d'un V8 atmosphérique ! De nos jours, cela devient rare... Déjà vu sous le capot du coupé RC F, ce magnifique bloc de cinq litres distille des sensations en voie de disparition. Ses 477 ch paraissent bien légers face à ses rivaux, mais après tout qu'importe, tant la manière dont ce bloc les délivre donne davantage de frissons. Face aux V8 allemands qui vous assomment juste après le régime de ralenti, le V8 nippon demande davantage de patience. Son conducteur doit constamment flirter avec la zone rouge pour en extraire la substantifique moelle. Étonnant de la part d'une imposante berline. Pourtant, le jeu en vaut la chandelle. Les montées en régime envoûtent jusqu'à près de 7 300 tr/min dans une sonorité sans nulle autre pareille. Pour y parvenir, il triche →

Les passagers arrière sont particulièrement bien traités. La finition GT propose cet accoudoir central avec commandes de climatisation et réglages audio.



PERFORMANCES Lexus GS F

La GS F peut compter sur un système de freinage Brembo à l'avant. Les disques de 380 mm de diamètre sont pincés par des étriers six pistons.



Les sièges bacquet réglables électriquement assurent un maintien correct en conduite soutenue.

LEXUS GS F EN CHIFFRES

- Moteur :** V8 5,0 l - 477 ch à 7 100 tr/min
- 530 Nm** de 4 800 à 5 600 tr/min
- Boîte de vitesses :** automatique à huit rapports
- Dimensions :** 4,92 x 1,85 x 1,44 m
- Poids à vide :** 1 865 kg
- Pneumatiques :** AV : 235/35 R19
- AR : 275/35 R19
- Vitesse maxi :** 270 km/h
- Emissions de CO₂ :** 260 g/km (malus de 8 000 €)
- Prix :** 99 900 €

un peu au travers d'un système ASC qui amplifie la sonorité à bord via les hauts parleurs. Impossible de s'en plaindre étant donné la musique. Distillant des sensations uniques, ce V8 atmosphérique s'accorde à une boîte automatique à huit rapports plutôt réussie. À condition de ne pas opter pour le mode Sport Plus, un peu trop énérvé. Les amateurs de conduite dynamique peuvent compter sur un programme manuel efficace.

À bord, le conducteur (pilote ?) profite d'un habitacle à la présentation moderne et d'une planche de bord à l'aspect plutôt massif. Un peu moins sobre que les Allemandes, la GS F commande une bonne partie de ses fonctions de divertissement au moyen d'un pavé tactile. Comme ses rivales, elle peut compter sur un arsenal sécuritaire impressionnant. Baptisée Lexus Safety System +, la panoplie comprend un système de pré collision, une aide au maintien dans la file, des feux de route adaptatifs, un régulateur de vitesse lui aussi adaptatif et une lecture des panneaux de signalisation. L'instrumentation LCD change en fonction des quatre modes de conduite choisis : ECO, Normal, Sport et Sport Plus. L'ensemble intervient sur la réponse moteur, la gestion de boîte, le seuil de déclenchement du correcteur de trajectoire VDIM (proposant trois positions) et la climatisation. Difficile de s'y retrouver, même si il ne

lui manque qu'une suspension pilotée pour proposer toute l'étendue d'une conduite à la carte.

La GS F se démarque aussi par son châssis. Quand certaines rivales allemandes proposent une transmission intégrale comme sur l'Audi RS6 ou sur la version S de la Mercedes E 63 AMG, la GS F reste une pure propulsion. Qui propose tout de même un inédit différentiel à vecteur de couple baptisé TVD. Capable de moduler la répartition de puissance entre les roues arrière, il privilégie le confort de conduite en mode Standard, la stabilité en mode Track et l'agilité en mode Slalom, en accélérant la vitesse de la roue arrière extérieure. Cette ambivalence se ressent derrière le volant, en offrant une belle rigueur et un caractère enjoué. Le tout dans un confort tout à fait correct, malgré l'absence de suspension pilotée. De quoi rendre ce châssis plus subtil que ceux de ses rivales allemandes. Dommage que les sensations de conduite manquent un peu d'authenticité à cause d'une direction artificielle et de trop nombreux programmes de conduite. Mais le V8 atmosphérique inédit et le châssis raffiné rendent cette GS F attachante. Et apporte une touche d'exotisme bienvenue pour éviter à ces grosses berlines sportives de sombrer dans la monoculture.

JACQUES WARNERY

Derrière son style agressif, la panoplie extérieure spécifique de cette GS F répond surtout à une fonction aérodynamique.



L'APPEL DES CIMES



Numéro lecteurs : 05 47 31 90 00
www.pyrenex.com/fr



www.panoramaknife.fr



Numéro lecteurs : 09 67 09 85 73
www.micro-mobility.fr

www.bensimon.com



www.designdeaz.com





COLLECTION RARE

Dessiné sur mesure par l'artiste Wouter Scheublin, ce coffret en bois recouvert de cuivre et d'acier brossé dissimule derrière sa porte coulissante une collection de cinq whiskies rares distillés entre 1970 et 1977. Édité en dix exemplaires. Collection 1970. Glenmorangie. La Maison du Whisky. Prix : 40 000 €
Numéro lecteurs : 01 41 88 29 63



UN SEAU À BûCHES

La réserve à bûches s'expose. Simple mais élégant, ce seau en acier teinté s'habille de cuir et de finitions en laiton pour un stockage ultra chic. Design Emma Olbers. Eldvarm. Prix : 425 €
www.eldvarm.com



EN MODE RANDONNÉE

La chaussure de ski touring par excellence. La forme, le design et le système breveté « Tronic no hand » qui permet de passer du mode « ski » au mode « marche » sans utiliser les mains, lui confèrent dynamisme et confort à la montée et à la descente. L'ajustement s'effectue au millimètre près grâce au système de serrage Boa sur le dessus du pied. Alien 2.0. Scarpa. Prix : 1 800 €
www.scarpa.net

ROND ET MOELLEUX

Conçu en 1935 par Flemming Lassen, ce fauteuil est un classique du design scandinave. Ses courbes enveloppantes s'inspirent des formes rondes de l'ours. Celui-ci est en mouton pour un confort chaleureux et moelleux. Fauteuil The Tired Man. Autour du Monde. Prix : 6 999 €
www.bensimon.com



ÉVOLUTIF

Jeu de construction. Ce poêle acier aux lignes épurées propose des éléments de rangement pour le bois. Horizontaux ou verticaux, de tailles différentes, ils se mélangent entre eux pour créer un poêle à la facture résolument unique. Ferro Concept, Chazelles. Prix : à partir de 2 190 €
www.chazelles.com



Marijan Pecar

LA MÉCANIQUE DU CŒUR

Marijan Pecar, artiste slovène, rêvait d'étudier dans une école de design.

Sa passion l'a conduit à suivre une autre voie : la mécanique, à laquelle il donne vie du bout de ses pinceaux.

Les mécaniques ont besoin d'huile. Celle de Marijan transpire de ses pinceaux maniés avec maîtrise pour donner vie à d'incroyables toiles. Vous pouvez passer des minutes entières à décrypter ses peintures pour découvrir les entrailles d'un moteur de Porsche 935 ou de Jaguar. Une tubulure d'échappement, ses reflets et ses couleurs changeantes au gré de la température, un collier de serrage, un arceau, une culasse... tout est prétexte dans les œuvres de Marijan à l'étonnement. Ses peintures offrent une transparence impudique, une force et une densité qui nous plongent au cœur d'une F1 ou d'une reine du Mans avec la sensation d'être un mécanico en plein travail. C'est pourtant avec une certaine pudeur →



Le Mans 1971 - Porsche 917 L. À son volant, Gérard Larrousse abandonnera alors qu'il était deuxième...





Outre la mécanique, Marijan Pecar reste passionné par les scènes de stands.

que Marijan Pecar annonce qu'il a commencé à dessiner des voitures assez tard, « *seulement à l'âge de 15 ans* ». Sa main exprimait alors son rêve de devenir designer automobile, un rêve qu'il n'atteindra pas.

C'est par la voie de la construction mécanique qu'il commença ses études, à Lubiana (Ljubljana) en Slovénie. Il travailla deux ans dans une entreprise gravitant dans cet univers, sans ferveur. Sa passion pour le design automobile devait lui faire traverser les frontières pour intégrer une grande école de design européenne. Il dut pourtant y renoncer, faute de moyens, pour s'inscrire finalement à l'université de Lubiana, dans le département du design industriel. Son rêve ne s'évanouit pas pour autant. Il suivit pendant deux ans des cours dans une école d'art et, durant cette période, il créa sa première œuvre : un portrait de Michael Schumacher au volant de sa F1 Benetton. Un déclic. Il n'était alors plus question de devenir designer pour inventer les voitures de demain, mais de dessiner et peindre celles d'hier. Marijan ne va se contenter d'en esquisser les contours. Il va mettre à profit sa passion pour la mécanique pour réaliser des toiles reflétant avec une précision diabolique les moindres détails d'un moteur V12, voire V16 avec celui de l'Auto Union d'avant-guerre. Ce souci du détail confère à chacune de ses œuvres une authenticité qui les rapproche de l'univers de l'hyper réalisme. Ce sera →

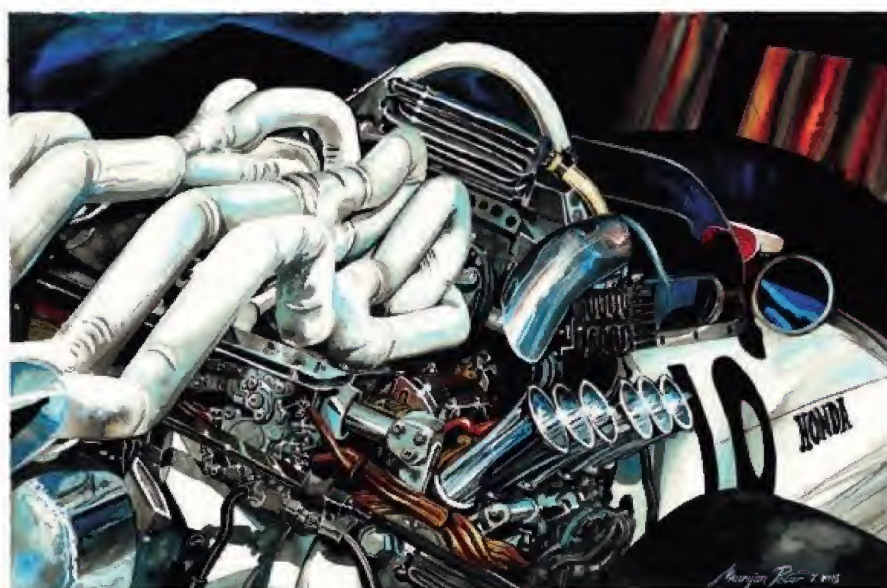


Jacky Ickx et Jackie Stewart (Ferrari et Tyrrell) sur une grille de départ. Notez la qualité de peinture des personnages en arrière-plan.



Les Porsche 911 Carrera RSR Turbo autant que les 935 fascinent Marijan, surtout leur cœur battant au rythme des turbos.

Marijan Pecar crée une douzaine de peintures par an. Le rythme ne s'accélérera pas forcément car l'artiste reste à la recherche de la perfection et du détail



Plongée dans les entrailles de la Honda RA273 et du moteur V12 coiffé de ses tubulures d'échappement.



Marijan Pecar surfe sur les époques et les décennies avec autant de talent. Ici, une Auto Union type C avec son moteur V16.

Toujours le même souci du détail. Vous pouvez passer de longues minutes à observer cette Jaguar XJR-12 des 24 H du Mans et son V12 de 730 ch.

sa marque de fabrique, sa patte, son originalité. Rares sont les artistes qui savent à ce point retranscrire la beauté subliminale d'une mécanique habituellement cachée. C'est dans un petit studio implanté chez lui, au centre de Lubiana, que Marijan travaille sur ces nombreux projets. Car si la peinture automobile (et moto) demeure sa principale activité, il crée également des illustrations pour des magazines pour enfants. Il est désormais reconnu bien au-delà des frontières de la Slovénie, notamment aux États-Unis où ses peintures ont été plébiscitées. Désormais, son rêve est d'organiser une exposition de ses toiles lors des 24 Heures du Mans, ou encore lors d'un GP de F1 de Monaco. Cette envie de passer les frontières a germé en lui après qu'il a franchi les portes de la galerie la plus prestigieuse de Slovénie où ses peintures étaient mises en valeur. Modeste, Marijan affirme qu'il désire découvrir de nouvelles approches pour ses travaux futurs. Il peint selon ses inspirations, même s'il peut évidemment répondre à une commande (*), et ses modèles surfent sur les époques et les décennies avec légèreté. Pas sans émotions. Marijan Pecar ne sera finalement jamais designer. Et il n'a pas à le regretter !

CHRISTOPHE BONNAUD

(*) www.marijanpecar.com et pecar.marijan@amis.net



ABONNEZ-VOUS



Choisissez
la durée de votre
abonnement !

2 ans / 22 n^{os}
120 € au lieu de ~~160,60 €~~

25 %
de réduction

1 an / 11 n^{os}
64 € au lieu de ~~80,30 €~~

20 %
de réduction

6 mois / 6 n^{os}
36 € au lieu de ~~43,90 €~~

18 %
de réduction



Plus simple, plus rapide, abonnez-vous sur www.editions-lva.fr/abonnement



BULLETIN D'ABONNEMENT

A compléter et retourner accompagné de votre règlement à :
Automobiles Classiques - Service Abonnements - BP 50420 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX ou nous contacter par tél. 01 60 71 55 88

☒ **Oui, je m'abonne à Automobiles Classiques.**

Je choisis la formule suivante :

- ☐ 6 mois / 6 n^{os} **36 €** au lieu de ~~43,90 €~~* (soit 18% de réduction)
☐ 1 an / 11 n^{os} **64 €** au lieu de ~~80,30 €~~* (soit 20% de réduction)
☐ 2 ans / 22 n^{os} **120 €** au lieu de ~~160,60 €~~* (soit 25% de réduction)

*Tarifs kiosque

Mon règlement :

☐ Chèque à l'ordre des ÉDITIONS LVA

☐ Carte Bancaire N°

Date d'exp.

Clé (obligatoire)

3 derniers chiffres figurant
au dos de votre carte
bancaire.

Signature :
(obligatoire)

**VOUS ÊTES
DÉJÀ ABONNÉ**

**Profitez de cette offre pour prolonger
votre abonnement en cours.**

N° d'abonné

Mes coordonnées :

Nom

Prénom Date de naissance
jour mois année

Adresse

Code postal Ville Pays

Tél.

E-mail (écrire en majuscules SVP) @

☐ j'accepte de recevoir les offres commerciales par e-mail de la part des Éditions LVA et de ses partenaires

Vous voulez offrir cet abonnement, indiquez les coordonnées du bénéficiaire :

Nom

Prénom

Adresse

Code postal Ville Pays

Conformément à la loi informatique et libertés du 06/01/78, vous pouvez accéder aux informations vous concernant,
les rectifier et vous opposer à leur transmission (éventuelle en nous écrivant).
Offre réservée à la France Métropolitaine et valable jusqu'au 30/06/2016.

Cars and Bodies

UN NOUVEL ESPACE DE CRÉATION

Restreindre l'espace et contraindre le corps jusqu'à ce que tous deux deviennent des territoires d'investigation... ou comment combiner l'art et l'automobile dans différentes démarches créatives, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'habitable.

Au milieu des années 1960, on s'amuse encore à peu de frais. Les Anglais, aiguillonnés par l'apparition miraculeuse de l'Austin Mini conçue par l'ingénieur Sir Alec Issigonis, vont organiser et édicter les règles d'une compétition absurde ayant pour but de s'entasser en un nombre le plus grand possible dans le petit bolide. Une tentative a lieu à Londres, le 21 juillet 1966, où 15 vendeuses en mini-jupe, venues des magasins branchés de Carnaby Street, s'emparent devant une foule de badauds et de photographes, d'un record jusqu'alors détenu par treize élèves d'une université américaine. En 1967, sur le parvis du pavillon britannique lors de l'Exposition Universelle de Montréal, 24 jeunes femmes inscrivent leur nom, pour de longues années, au *Guinness* des records. Le 2 octobre 2013, pour l'inauguration du magasin Virgin Mobile de Braamfontein

en Afrique du Sud, le boss *himself*, Richard Branson, aidé par une équipe mixte de 25 gymnastes et d'une Mini, rafle le trophée. Suprématie de courte durée, car le 18 mai 2014, lors du mythique « London to Brighton Mini Run », ce sont 27 « sweet sixteen » (l'âge minimal pour concourir étant 16 ans), qui se glissent dans une Mini Cooper vintage repeinte pour l'occasion aux couleurs de l'Union Jack.

À la même époque un collectif de Français prolongue le concept par la création d'une série de photos et d'installation vidéo dans une quête de l'identifié des quartiers de Los Angeles. Mais l'auto comme territoire d'investigation créatrice offre d'autres facettes comme celles des débris de verre qui habille une Maserati Quattroporte GT 4,7 (ci-contre) sous l'impulsion de Luca Panceazzi.

YVES LE RAY

Londres, 1966. Quinze jeunes femmes en mini-jupe, venues des boutiques branchées de Carnaby Street s'entassent dans une Morris Mini, pour un premier record britannique.



© droits réservés.



© droits réservés.

Montréal, 1967. Lors de l'Exposition Universelle, devant le pavillon britannique, 24 jeunes filles arrachent à leurs concurrents le trophée de la meilleure performance. Elles vont le conserver de nombreuses années.



Luca Pancrazzi,
Maseratirundum
(2007). Verre
transparent
et colle silicone
sur Maserati
Quattroporte
Sport GT 4,7.
Format 149,5
x 514 x 204,5 cm.

**Lieu
d'exposition
réfèrent :**

Galerie Andrea
Caratsch, Saint-
Moritz / Zurich
(Suisse)

UNE MASERATI HABILLÉE DE VERRE

La Maserati Quattroporte Sport GT 4.7 exhibe (en général) une silhouette si gracieuse qu'on ne peut se réfréner d'effleurer d'une main légère ses reliefs et ses lignes... pourtant il existe une Quattroporte surnommée "Maseratirundum", avec laquelle personne ne souhaitera jamais avoir un contact charnel. Car la belle, revisitée par Luca Pancrazzi, a reçu sur sa carrosserie une couche hérissée de 800 kilogrammes de débris de verre effilés. Malgré ce lourd handicap, elle aura cependant été l'ambassadrice de l'élégance et de la vitalité "à italienne" lors de la Biennale d'Art contemporain

de Moscou. Elle a prouvé, à cette occasion, ne rien avoir perdu de son efficacité en participant à un film promotionnel réalisé sur les larges avenues de la capitale russe, et consacré à l'artiste né à Florence, en 1961. Tout au long de sa carrière, Luca Pancrazzi a utilisé un large éventail de techniques, de la peinture à la sculpture, de la photographie à la vidéo. Son travail a toujours tendu vers une sorte d'appropriation poétique des expériences d'un mathématicien florentin du nom de Corrado Brogi, qui démontra dans les années 1970, l'impossibilité de transposer la théorie de

l'ubiquité - découlant de la découverte des abstractions fractales - à la vie pratique. En dissimulant des véhicules, des horloges, des échelles et d'autres objets symboliques de la dimension einsteinienne (espace, vitesse/temps) sous des milliers de minuscules éclats de verre réfléchissant la lumière, Luca Pancrazzi produit une distorsion cinétique propre à distraire le cerveau d'une immédiate reconnaissance des formes. Un trompe-l'œil temporel qui, jusqu'à présent, aura laissé dubitatifs les rares collectionneurs potentiellement capables d'héberger cette Maserati hors norme.

GALERIE Cars and Bodies



© LABX. Droits réservés.



© LABX. Droits réservés.



© LABX. Droits réservés.



© LABX. Droits réservés.

Yann Rabanier, Romain Dussaux et Thomas Cestia, *Cars and Bodies* (2014). Format 150 x 100 cm, chacune des photos est tirée en dix copies numérotées, conjointement signées par les trois auteurs. Galerie Arrêt sur l'Image, Bordeaux.



© LABX. Droits réservés.



© LABX. Droits réservés.

© LABX. Droits réservés.



TROIS FRANÇAIS À LOS ANGELES

Milieu des années 1960, le collectif LABX composé de trois Français – Thomas Cestia, l'architecte, Romain Dussaux, le vidéaste et Yann Rabanier, le photographe – prolonge ce concept pour la création d'une série de 14 photos et d'une installation vidéo ayant pour objectif d'explorer l'identité culturelle et sociologique des quartiers de Los Angeles. La mégapole, recensant des populations aux origines ethniques et aux codes culturels hétérogènes, s'est développée selon une mosaïque de territoires séparés par des préjugés de voisinage et stériles aux influences extérieures. Si les rues, les façades des bâtiments, les vitrines et les enseignes finissent par se fondre en un panorama linéaire partagé de tous, ce qui demeure remarquable pour les uns, se déprécie et devient insignifiant pour les autres. Isolé, chaque district, mijotant dans ses stéréotypes, a ainsi contribué à davantage spécifier son capital imaginaire. Pour notre trio, « Beverly Hills » se résume en une allée de palmiers où stationne une Honda bourrée de gardes de sécurité en uniforme, et « Venice » est symbolisé par une Fiat 500 débordante de joueurs de basket-ball afro-américains, sur les lieux mêmes du tournage du film *White Men Can't Jump*... Vision étrange d'un espace déserté, personne sur les trottoirs, alors même que des individus se confinent à l'intérieur du seul véhicule présent. Ici, le corps humain dissuadé de sa verticalité plétonne, privé d'identité ne voit sa présence révélée que par la confusion des pieds, mains,

coudes, nuques, visages qui viennent s'écraser aux vitres de l'habacle. Cette promiscuité expérimente une allégorie à contre-courant de la réalité de cette ville aux embouteillages permanents, où chacun, seul, derrière son volant expérimente le lent défilement du temps et de la résignation. Au-delà de la dialectique, ce qui, de prime abord, distingue ce travail, c'est la lumière pâle, douce comme une soie, des prises de vues de Yann Rabanier. Nées de l'abouffissement de beaucoup de patience, de l'emploi insolite d'une chambre photographique chinoise de la marque Shen-Hao, elles sont surtout le fruit d'une bonne dose de professionnalisme exemptant l'artiste d'avoir recours aux agaçantes et encombrantes bidouilles informatiques. Reconnues depuis longtemps, ses œuvres sont régulièrement publiées dans *Le Monde* (et dans *M* son supplément magazine), dans le *New York Times*, dans *Libération*, *Elle* ou *Télérama*. Plus que jamais complice, le trio LABX souhaite renouveler l'expérience américaine, à Hong Kong, Dubaï, Amsterdam ou Mexico, en associant le corps humain à d'autres mécaniques. Car c'est en fonction du mode de déplacement plébiscité par sa population que se développe et se signale l'identité d'une agglomération.

Lieux d'exposition référents :

Galerie Arrêt sur l'Image, Bordeaux (France)
Foundation Fahrenheit-Flax, Los Angeles (États-Unis)



© LABX. Droits réservés.

Montlhéry. L'anneau est là, qui ne demande qu'à faire tourner la mémoire. Cette Mercedes se souvient de sa victoire ici même, voici soixante ans, aux mains de Stirling Moss. La vitesse des instants enjambe les années.



TEMPÊTES



Non, cette auto n'a pas traversé le dernier demi-siècle sans prendre la moindre ride. Au contraire, elle sort d'une restauration complète, particulièrement soignée.

Mais ses propriétaires aimants sont allés jusqu'à lui restituer sa plaque de rallye d'époque, tordue selon les règles du système D !





Le fameux volant de bakélite blanche, qui s'articulait sous la colonne de direction pour faciliter l'accès aux jambes. Stirling Moss a regardé ces mêmes cadrans !

Le Tour de France Automobile, dans les années 1950, est presque aussi célèbre et populaire que son équivalent cycliste. Le principe était le même : des étapes longues, des passages mythiques, des vedettes attendues. En fait, le Tour est le terrain de chasse des pilotes privés, gentlemen drivers ou professionnels à la poursuite de primes personnelles. Shell-Berre et *L'Équipe* dotent richement l'épreuve : 20 millions de francs au vainqueur, soit l'équivalent de 40 000 € aujourd'hui. Nous sommes en 1956. La dernière victoire, en 1954, est allée aux barquettes Gordini, mais en 1955 l'épreuve n'a pas eu lieu, suite au terrible accident aux 24 Heures du Mans où le Français Pierre Levegh se tue au volant après avoir décollé sur l'Austin de Lance Macklin. Disloquée, sa Mercedes tuera 84 personnes dans les fascines. Pour 1956, les organisateurs n'admettent plus les prototypes. Les favoris, tous « privés », seront au volant de grandes GT, Ferrari 250 GT et Mercedes 300 SL en tête.

À Stuttgart-Sindelfingen, on n'a rien à refuser à Stirling Moss. Il a remporté l'année précédente une victoire mémorable à la Mille Miglia et il a fait partie du team des flèches d'argent en Formule 1, aux côtés de Fangio, jusqu'au retrait de la marque, en fin de saison. Le service course, Alfred Neubauer en tête, déplore la décision d'arrêter la compétition, prise au lendemain de la catastrophe du Mans. Assurer une présence de la marque, en France, est un contre-feu utile contre la très injuste campagne qui incrimine soit la conformation technique de la SLR (beaucoup de magnésium, très inflammable)

En a-t-on assez parlé, de ces portières articulées sur le toit ! Gullwing, ailes de mouette, papillon, appelez la 300 SL comme vous voudrez.



soit une tricherie sur le carburant. Une nouvelle victoire en France serait un beau démenti et un beau post-scriptum. D'autant que la voiture existe et ne demande qu'à courir !

Subtiles et précieuses

La 300 SL de série est la première Mercedes, depuis la guerre, capable de rivaliser avec les GT italiennes ou françaises. Cet exemplaire-ci, revu par le service course, présente des différences subtiles mais précieuses : la garde au sol est plus basse, les voies sont plus larges, le moteur est affûté. Moss choisit pour copilote Georges Houel, 43 ans, ex-pilote de moto et éternel touche-à-tout des sports mécaniques français. D'entrée de jeu, c'est l'ascension du Mont Ventoux. Jacques Pollet emmène sur sa voiture personnelle un triplé de 300 SL, devant Willy Mairesse et Moss, qui découvre le tracé. Une nuit à traverser les Cévennes, en « liaison » rapide, et la deuxième épreuve se joue à Saint-Gaudens, sur le circuit du Comminges. Moss reconnaît à pied, virage par virage et s'impose devant de Portago. Alfonso de Portago est un marquis de haut lignage, apparenté à la famille royale espagnole et descendant de conquistadors, est surtout le prototype du play-boy international. Champion de polo et de bobsleigh, « Fon » est un authentique passionné de voitures. Il s'est offert quelques Ferrari de compétition et s'est aligné dans toutes sortes de course. Ses résultats, sa personnalité aussi sans doute, lui ont ouvert les portes de la prestigieuse Scuderia. Enzo Ferrari adoube ainsi ses participations privées

et l'intègre parfois à l'équipe d'usine. C'est la plus grande fierté du beau marquis. Associé à Edmond Nelson, qui était en fait déjà son compagnon de bobsleigh, il aligne au départ de Nice une 250 GT châssis long, de celles que l'on surnommait bien-tôt Tour de France, pour leurs quatre victoires consécutives. L'épreuve suivante (c'est toujours la première étape de cette course colossale : 2 542 km !) se tient au Mans : douze tours du grand circuit. C'est cette fois De Portago qui l'emporte grâce à la pointe de vitesse de la Tour de France. À Rouen, chaude ambiance ! Les autres ferraristes veulent briller →



Ne vous y trompez pas, l'anneau est un dangereux adversaire. À pied (il est difficile de monter jusqu'au rail et encore plus d'en redescendre !) et en voiture, tant il écrase les suspensions gauches.



L'époque où de vraies voitures de route pouvaient courir les plus difficiles épreuves et même les gagner. Cette 300 SL a bien failli rompre l'hégémonie Ferrari sur le Tour Auto.

à leur tour : Trintignant, pour semer Pollet, n'hésite pas à envoyer Portago dans l'herbe. Celui-ci finit tout de même par rattraper tout le monde et remporte l'épreuve. Il récidive à Rouen, ce qui le porte en tête. Le bon moment pour annoncer qu'il va « commencer à attaquer ».

Stirling Moss est un professionnel sérieux, qui se présente à chaque étape bien rasé et dans sa combinaison bleu ciel, aux couleurs des pneus Avon et du BRDC (British Racing Drivers Club), prêt à répondre sérieusement aux interviews dans l'intérêt de Mercedes et dans le respect des journalistes. Mais il y a quelques grains de sable dans le beau dispositif. Durant une bonne moitié de l'épreuve, le six cylindres en ligne crachote à haut régime, perdant les 700 derniers tours minute et quelques-uns de ses meilleurs chevaux. Il n'y a pas que les ingénieurs qui font gagner les courses. Les meilleurs pilotes n'y suffisent pas toujours. Cet engagement semi privé n'a pas prévu l'équipe de mécaniciens et le réglage de l'injection, équipement alors totalement inconnu, s'avère des plus délicats. La belle Mercedes manque de puissance, au point



que Moss et Houel envisagent l'abandon à Reims, où une épreuve nocturne sur le rapide circuit de Gueux voit encore la victoire de Portago. Il leur faudra attendre le passage par Bourg Saint Maurice, où un simple mécanicien du cru détecte le problème : le fil de Delco était desserré.

Pour sauver l'honneur

Pour Moss, il est trop tard pour briguer la victoire. Mais il reste quelques épreuves pour sauver l'honneur, et notamment la dernière, sur l'anneau de Montlhéry, le Tour s'achevant cette année à Paris. Tourner à Montlhéry, aujourd'hui encore, c'est se confronter au vertige d'un horizon basculé, tandis que les suspensions, écrasées par la force centrifuge, tabassent la voiture et l'équipage. Le public n'est plus celui des bords de route, qui attend si longtemps pour voir passer les voitures en éclair, mais plutôt celui des vélodromes. Ils verront tourner les voitures ensemble, en peloton, sur le



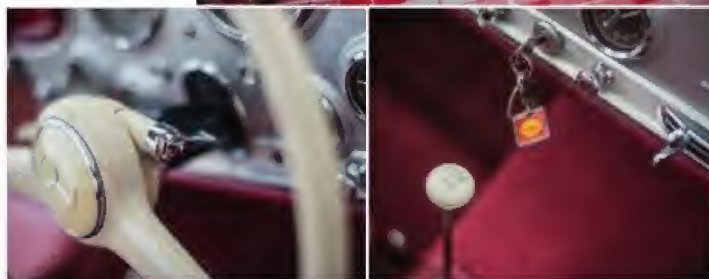
grand virage relevé. Pour les pilotes, alors habitués de Monza ou de l'Avus, la principale difficulté est plutôt au bout de la si longue ligne droite. Au sortir du « banking », les voitures abordent de biais la partie plane de l'anneau, entre la grande tribune et la Tour de Contrôle et s'engouffrent sur le « routier. » Dépassant en trombe les Deux-Ponts, et moyennant un dangereux « faux virage », elles continuent à prendre de la vitesse pendant près de quatre kilomètres, largement de quoi pousser les moteurs à leur maximum, même avec un pont long. Plus de 250 km/h pour les Mercedes.

Jusqu'à ce que la route s'efface sous leurs roues, d'une brève et brutale descente entre les arbres où les plus courageux ne lèvent pas le pied. Une compression sévère puis un brutal raidillon qui se termine dans le premier virage de Couard. Les voitures rapides décollent forcément : mieux vaut avoir réussi avant le saut à orienter l'auto dans le sens du virage ! Sur ce circuit à sa mesure, Moss donne un récital.

Deuxième du Tour, la voiture a été achetée quelque temps après par un couple d'amateurs français, qui ne l'a plus jamais quittée. Elle est aujourd'hui conduite par leur fils. Tout ici, le décor, la voiture, les conditions de roulage, renvoient à l'année 1956... Ce sont les témoins, conviés tout au bord de cette déchirure dans la trame du temps, qui se sentent anachroniques... La Mercedes retrouve toute la verve de son passé. Le moteur vif et léger, prompt à prendre ses tours, tire son charme d'un équilibre étonnant plus que d'une puissance débordante. Et cette sensation étonnante de s'asseoir, jambes allongées, au centre d'une voiture très basse et très lumineuse... Voyager dans le temps, c'est maintenant.

ROBERT PUYAL - PHOTOS RÉMI DARGESEN ©RM SOTHEBY'S

Ces baquets enveloppants maintiennent parfaitement le corps. Et n'oubliez pas les gants qui assurent la prise sur le volant et le levier.



RESTAURATION ET LECTURE

Au sortir d'une restauration minutieuse et inspirée dans les établissements Classic Sport Leicht (www.classicsportleicht.com), la voiture nous a été confiée par son actuel propriétaire. Sincères et profonds remerciements. Et si l'histoire du Tour Auto vous passionne et si vous voulez profiter du récit coloré de chaque édition, de la totalité des classements et d'innombrables photos, reportez-vous au livre remarquable de Maurice Louche, édité par l'auteur lui-même. editionsmauricelouche.com





AUTO PORTRAIT

Christophe Pund

LE SECRET DE LA LICORNE

Depuis des années à Rétromobile, un stand surmonté d'un immense drapeau à damiers abrite un étonnant cabinet de curiosités. Comme un chercheur de musée d'histoire naturelle, Christophe Pund nous ouvre sa galerie de l'évolution.

Sur les deux versants de la frontière, les Flandres sont terres promptes à engendrer le romanesque. Vers le nord, côté sombre, on pense à Simenon et, côté ligne claire, à Hergé pour enchanter le quotidien. On se souvient des flâneries de son héros dans un marché aux puces idéal et d'une intrigante dispute d'amateurs autour d'une maquette de vaisseau de ligne, La Licorne. Qu'on imagine, maintenant, un jeune Français de la région passant tous ses loisirs à fréquenter les antiquaires et les brocanteurs. Rien d'étonnant à ce que l'on retrouve, des années plus tard, Christophe Pund en collecteur d'espèces rares de l'évolution de la locomotion. Et lorsqu'on aperçoit, chez lui, dans la pénombre d'une grange, la carapace d'une automobile La Licorne du Mans en 1926, on se dit que le hasard fait bien les choses.

Après avoir fait ses classes en matière de mobilier et de peinture classiques et officié quelques années à l'Hôtel Drouot, notre jeune homme se prend de passion pour d'autres pièces anciennes, plus mobiles et souvent plus joyeuses que les commodes emplies d'argenterie. Christophe découvre l'attrait des automobiles historiques : « *Un objet de collection dans lequel on peut se glisser, s'installer à loisir pour sentir les matériaux, la mécanique et vivre d'autres découvertes passionnantes au volant.* » Une période chez Hervé Poulain achève la conversion. Christophe réalise tout ce qu'il avait accumulé pour s'offrir sa première auto, une Lotus Eleven Sport →

Christophe Pund vient de réaliser un vieux rêve en retrouvant cette Amilcar C6 de 1927 à la superbe mécanique DACT à compresseur, rude adversaire des Bugatti 37.



Série 1 de 1957 avec la complicité de Bruno Vendiesse. La petite barquette verte, toujours garée devant la bibliothèque, sert bien vite d'alliée de charme pour séduire Valérie, la future madame Pund, emmenée pour une festive balade un 1^{er} janvier ! Opération réussie sous un soleil de sport d'hiver, la jeune femme stoïque démontre qu'elle est prête à s'embarquer pour d'improbables escapades de chasse au trésor.

Dans les années 1990, en pleine montée en puissance du marché de la collection, Christophe, historien dans l'âme et passionné par la recherche documentaire autant que par le « terrain », se porte naturellement vers la rareté. C'est ainsi qu'il commence à pister les engins méconnus, les petites marques artisanales et, parmi elles, toujours les modèles de compétition, sa spécialité : « *La voiture de course a ceci de particulier qu'elle a obligatoirement une histoire qui s'est constituée en public, devant témoins. Elle a laissé des traces dans la presse, dans les archives ou dans le souvenir de ses contemporains. C'est un point de départ fondamental. J'aime tout particulièrement les voitures qui ont fait Le Mans, très variées et souvent un peu oubliées surtout les petites cylindrées comme les DB Panhard, petites par le moteur mais grandes par leurs exploits.* »

Les explorateurs savent les sortilèges de l'Afrique. Christophe est sur la piste de cette Alfa Romeo 8C au destin surprenant comme dans *Au cœur des ténèbres*.

Lancé sur la piste d'oiseaux rares repérés par recoupement de témoignages ou d'archives, notre homme se fait à la fois archéologue, généalogiste, explorateur, ethnologue et mécano. Et quand il retrouve le propriétaire de la belle endormie, il apprend généralement beaucoup à ce dernier sur l'objet qu'il détient : « *C'est en lisant des tonnes d'archives que j'ai constaté à quel point les excellents résultats des Osca 1500 face aux Porsche 550, aux Mille Milles ou à la Targa Florio à leur époque, ne se reflétaient pas dans leur cote.* » Christophe Pund aime analyser, disséquer les faits et les choses : « *Il n'y a pas un marché mais plusieurs qui cohabitent. En plus de la flambee de certaines marques aux enchères, on a assisté, ces dernières années, à une « uberisation » du métier. Sur la Toile, tout le →*

Cette René Bonnet Aérodjet ultra profilée et allégée fut inscrite aux 24 Heures du Mans de 1964 au nom de Jean-Pierre Beltoise.



« QUAND UN COLLECTIONNEUR S'APERÇOIT QU'UNE SEULE DE SES VOITURES DANS LE GARAGE VAUT BEAUCOUP PLUS QUE LA PROPRIÉTÉ QU'IL HABITE, IL NE PEUT MANQUER DE SE POSER DES QUESTIONS »



Christophe Pund s'est fait une spécialité des engins de course avec un pedigree original. En haut, la monoplace SVA de 1950 et la De Sanctis-Ford de 1964, en bas une moto ex-Gérard Crombac et la Fiat-Abarth 2^e au Monte-Carlo 1975.



C'est à bord de cette Alpine A110 1440 cm³ d'usine de 1969 que Jean Todt a avoué avoir eu peur en course pour la première fois. C'était au Critérium Neige et Glace avec Jean-Claude Andruet aux commandes.



Christophe Pund est toujours en quête de trouvailles insolites, telle cette barquette italienne Cantà en aluminium à moteur BMW de moto (à g.) et la Maserati irlandaise Baird-Griffin à moteur 4CLT 1500 qui s'illustra à Goodwood en 1952.



Avec son flegme tout britannique, Nestor, le majordome venu de Moulinsart, veille sur la Lotus Eleven 1957. Colin Chapman n'aurait pas rêvé mieux.



monde peut vendre une Ferrari ou une Mercedes. Je n'ai rien à apporter à ces segments, très prisés par les investisseurs qui ne garderont pas longtemps la voiture. Je me situe plutôt près des acheteurs connaisseurs qui ne cherchent pas le profit à court terme en jouant sur la montée des cours et vont garder longtemps leur précieux achat. On achète ce que l'on aime, ce que l'on comprend. Quand on a de solides moyens après avoir beaucoup travaillé, il est normal de réaliser un rêve de jeunesse ou avoir

le déclic sur une auto. Mais, comme en finance, les bulles sont alimentées par la hausse des prix. À partir d'un certain niveau, le collectionneur ne peut plus être aussi libre d'esprit que par le passé. Quand on s'aperçoit qu'une de ses voitures au garage vaut beaucoup plus que la belle propriété qu'on habite, on ne peut manquer de se poser des questions. Ce phénomène est surtout réservé aux GT produites en nombre et qu'il est tentant de revendre. Mais, si le voisin fait de même, il y a subitement plus d'offre que de demande avec les conséquences que l'on sait. »

Loin des podiums en folie, c'est dans le monde plus discret du patrimoine industriel que Christophe aime aussi œuvrer. Le destin exemplaire de la collection des Lambert, finalement intégrée au Musée de Mulhouse, illustre parfaitement



Dès ses débuts dans l'automobile ancienne, Christophe Pund s'est passionné pour cette petite barquette au point de la garer dans son bureau.

Rétromobile reste un dilemme cornélien. Verra-t-on l'Alpine A110 d'usine de 1969 pour le Monte Carlo ou la Bugatti 35/51 avec son moteur de record du monde ? Comment résister au charme de la barquette BMW à carrosserie Canta ou de la De Sanctis Ford de 1964 sans oublier l'unique Simca Barth ? À moins qu'on ne préfère la SVA de l'ingénieur Savonuzzi, l'homme de la Cisitalia, pionnière de la suspension arrière indépendante en 1950. Dans tout ce bestiaire, l'Amilcar C6 DACT à compresseur de 1927 pourrait rester dans les réserves car Christophe Pund a, avant tout, l'esprit du véritable amateur, celui qui aime et conserve ses objets le plus longtemps possible.

TEXTE ET PHOTOS GÉRALD GUÉTAT

STUDIO Ferrari 335 Sport

LA PUISSANCE ET LA GLOIRE



L'année démarre sur les chapeaux de roue avec la vente aux enchères, dans le cadre de Rétromobile, d'une pièce majeure de l'histoire sportive de Ferrari : l'une des quatre 335 Sport survivantes de la saison 1957. Et sans doute la plus exceptionnelle en raison de sa provenance.



Dans la généalogie des Ferrari de course, certains modèles possèdent une aura particulière. C'est le cas de cette 335 Sport châssis 0674 que la maison française Artcurial met à l'en-
can le 5 février prochain, dans le cadre du salon Rétromobile. Cette Ferrari est unique, ce qui lui vaut d'attirer une pluie de superlatifs. À commencer par sa provenance : le châssis 0674 fait partie du haras de Pierre Bardinon et ce, depuis 1970. Longtemps, le Creusois – décédé le 17 août 2012 –, a été réputé pour posséder la plus belle collection de Ferrari au monde. Ce qui valait le commentaire amusé d'Enzo Ferrari : à ceux qui s'inquiétaient que *l'Ingeniere* n'ait pas constitué de collection, il répondait que « *le musée Ferrari était dans la Creuse, chez Pierre Bardinon* ». Et le dieu de Maranello n'avait pas tort. Avant que la folie du *Cavallino Rampante* ne s'empare des spéculateurs, toutes les plus grandes Ferrari sont passées entre les mains expertes de Pierre Bardinon. À l'époque, en réunissant des voitures déclassées par l'évolution de la réglementation et dépassées par le développement de la technique, le Creusois passe, au mieux, pour un original et un incompris, au pire, pour un illuminé. L'homme aspire à posséder les voitures bénéficiant des pedigrees les plus presti-

gieux, celles qui respirent le parfum de la victoire. Celles qui possèdent les palmarès les plus glorieux. Celles qui ont été pilotées par les plus grands. Ainsi sa collection, au sommet de sa gloire, compte plus de cinquante spécimens dont quatre Sport victorieuses dans la Sarthe.

Au fil des années, s'il se sépare d'une grande partie de sa collection, il conserve le summum des chefs-d'œuvre de Ferrari comme un gemmologue s'attacherait à ses plus belles pierres précieuses. La 335 S est la première automobile à être cédée depuis sa disparition. Officiellement, serait-on tenté de préciser car en 2014, la 250 GTO carrosserie 64, châssis 5573 GT, a déjà quitté la Creuse mais pour des motivations obscures et selon un procédé méprisable. La 335 S de Pierre Bardinon a ceci d'unique qu'elle incarne un certain âge d'or du sport automobile. Elle représente un jalon important dans l'histoire de la firme de Maranello, alors âgée de seulement dix ans. Alors qu'il a ouvert le score au championnat du monde des Marques en 1953, l'artisan italien subit bientôt la loi des Mercedes mais également celle des Maserati et des Jaguar. Pour se relancer, Ferrari doit développer de nouvelles voitures. La trésorerie exsangue n'est pas de nature à espérer un miracle. ➔

DÉJÀ CONDAMNÉE À SA NAISSANCE EN RAISON DE L'ARRIVÉE D'UNE NOUVELLE RÉGLEMENTATION SPORTIVE, LA 335 S NE COURT QUE L'ESPACE DE LA SAISON 1957

Pour la dernière course de la saison, le châssis 0674 s'offre une nouvelle calandre dans le style ponton de la nouvelle 250 Testa Rossa. En 1981, elle retrouve sa calandre originelle lors d'une restauration chez Fantuzzi.





Ce châssis 0674 est l'un des rares modèles à bénéficier d'un volant à quatre branches.



RÉTROMOBILE Ferrari 335 Sport

À moins que... Le 26 juillet 1955, la providence frappe à la porte de la jeune firme de Maranello. Elle récupère le matériel de la Scuderia Lancia qui a décidé de stopper la compétition suite à l'accident mortel d'Alberto Ascari à Monza. Le legs comprend six monoplaces D50, une prime conséquente versée par Fiat et l'assistance des ingénieurs Vittorio Jano et Alberto Massimino. C'est ainsi que Fangio ramène le titre F1 chez Ferrari dès 1956 au volant d'une D50 remaniée et qu'en Sport, la 290 MM fait de même. L'objectif de *l'Ingeniere* est désormais de conserver les trophées à Maranello.

À l'orée de la saison d'endurance de 1957, pour ne pas subir la loi des imposantes Maserati 450 S, Ferrari met en chantier cinq barquettes qui témoignent de la course à la puissance. La 290 MM prête toujours sa structure mais le bloc 12 cylindres en V à 60 degrés Tipo 130 couvé par Vittorio Jano et son équipe dispose désormais d'une distribution à quatre arbres à cames en tête, deux par banc de cylindres. Le régime moteur en profite pour bondir de 7 300 à 7 800 tr/min. Quant à la puissance, suivant la cylindrée qui oscille entre 3,5 litres (290 S), 3,8 litres (315 S) et 4 litres (335 S) durant la saison 1957, elle atteint respectivement 330, 360 et 390 chevaux. Pour brouiller les pistes à dessein, Ferrari a maintenu le mystère sur l'affectation des trois types de V12 suivant les cinq châs-

sis et les manches du championnat. Si la 335 Sport revêt une dimension particulière, c'est aussi parce qu'elle marque l'apogée d'une époque. Elle ne représenta la bannière de l'usine que l'espace d'une seule saison avant d'être condamnée car l'année 1958 fut marquée par l'entrée en vigueur de la limitation de la cylindrée à 3 litres. Fruit d'un raffinement technique et du marteau de Sergio Scaglietti alors au sommet de son art, la 335 S colle assez bien à l'idée que l'on se fait d'une beauté virile. Elle est l'un des rares modèles à bénéficier d'un volant à quatre branches alors que de subtiles différences permettent de distinguer l'habillage des cinq châssis tubulaires. Les deux premiers apparus sans succès à Buenos Aires se distinguaient par une calandre à la lèvre supérieure très arrondie et des ailes arrière surlignées. C'est le cas aussi de cette 0674 qui débute aux 12 Heures de Sebring. À son volant, Maurice Trintignant et Peter Collins ne purent faire mieux que sixièmes d'une épreuve remportée par la Maserati 450 S de Behra-Fangio. Il en fut tout autre lors de l'épreuve des Mille Miglia qui a contribué à installer la 335 S au sommet des chefs-d'œuvre de Maranello.

Ces barquettes sont les témoins de la dernière édition de la course italienne. Le doublé des Sport de Piero Taruffi (0684) et de Wolfgang von Trips (0674) est éclipsé par la sortie →

SCULPTÉES PAR LE CARROSSIER SERGIO SCAGLIETTI, CES FORMES RELÈVENT À LA FOIS DE LA TECHNIQUE ET DE L'ESTHÉTIQUE. ELLES SONT UN MÉLANGE DE MUSCLES ET DE FINESSE.





Le long capot très plat se distingue par l'énorme dôme muni d'une prise d'air et permettant d'installer le V12 à double arbres, double allumage et carburateurs Weber quadruple corps.

Est-ce pour rendre hommage à la distribution à 4 arbres à cames ou pour se cramponner que la barquette a hérité d'un volant à quatre branches ?



RÉTROMOBILE Ferrari 335S Spider 1957

Apparu au Mille Miglia, le châssis 0674 a été piloté par les plus grands : Peter Collins, Maurice Trintignant, Wolfgang von Trips, Mike Hawthorn, Luigi Musso.



de route de la Ferrari qu'Alfonso de Portago partage avec Edmund Nelson. L'équipage est tué ainsi que dix spectateurs. Amputé de la voiture de l'Espagnol, détruite, et privé des deux Sport du podium italien mises sous séquestre par la justice, Ferrari se présente aux 1 000 km du Nürburgring avec seulement deux exemplaires pour Peter Collins-Olivier Gendebien (0700) et Mike Hawthorn-Maurice Trintignant (0656) qui se contentent des deuxième et troisième places derrière l'Aston Martin DBR1 victorieuse de Tony Brooks et de Cunningham Reid.

De la Scuderia au NART

Au Mans, Ferrari, c'est certain, va prendre sa revanche. Ses Sport passent pour la première fois le mur des 200 km/h de moyenne. Un exploit qui va tenir quatre ans ! Mais ce n'est pas l'année des Rouges. La transmission ne résiste pas longtemps à la puissance du 4 litres (4 023 cm³ exactement) : Collins-Hill (0700) abandonne au deuxième tour et Hawthorn-Musso (0674) peu de temps après. Ferrari a épuisé tous ses jokers et pour les deux dernières manches du championnat, il doit jouer placé. Au Grand Prix de Suède, Enzo Ferrari mobilise deux paires : Collins-Hill (0700) et Hawthorn-Musso (0674). Un choix récompensé par une deuxième et une quatrième place. On retrouve ces deux châssis pour l'affrontement final à Caracas. À cette occasion, 0674 présentait une nouvelle bouche afin d'améliorer le refroidissement des freins soumis à rude épreuve. Au terme de l'épreuve, les deux Sport réalisent le doublé et





permettent ainsi à Ferrari de conserver sa couronne mondiale. Les 315 S et 335 S peuvent ainsi passer le flambeau à la 250 TR avec le sentiment du devoir accompli. Au début de l'année 1958, 0674 est cédée à Luigi Chinetti. Repeinte aux couleurs du NART (bleu à bande blanche), elle remporte le Grand Prix de Cuba. En 1960, Robert N. Dusek, un architecte de Pennsylvanie, en fait l'acquisition. Dix ans plus tard, elle rejoint le repaire de Pierre Bardinon. En 1981, cette 0674 retrouve sa configuration d'origine chez Fantuzzi, à Modène. Longtemps la propriété du Suisse Albert Obrist, les châssis 0656 et 0684 sont désormais respectivement

dans les collections de Giorgio Perfetti et John McCaw. Quant à la 0700 qui détient le record de six courses disputées, elle est l'une des favorites de Peter Sachs. Autant dire que la mise en vente publique de cette 335 S châssis 0674 est une occasion unique. Artcurial annonce une estimation basse de 28 millions d'euros. Un prix qui ne paraît pas hors de portée si l'on se réfère à l'enchère d'un peu plus de 28 millions de dollars réalisée par la 290 MM ex-Fangio en décembre dernier.

SYLVAIN REISSER

PHOTOS CHRISTIAN MARTIN - STUDIO VIRAGE



La carrosserie des cinq 335 S produites est assez semblable. L'influence de la 290 MM engagée en 1956 transpire à travers le profil très équilibré.



PLACEMENT PLAISIR

Investir ailleurs qu'en bourse ou que dans l'immobilier,
c'est possible. Voici 11 pages
qui vous guident sur les chemins colorés
de placements originaux.



104 ENCHÈRES
Point sur la tendance

108 COTE
BMW 507 Roadster

**110 LE BAR
D'AUTOMOBILES
CLASSIQUES**
Le stylo plume
vintage



112 TEMPS LIBRE
Le Salon International
de la Haute Horlogerie 2016





Par Sylvain REISSER

Point sur la tendance

LA JEUNESSE DORÉE

Les catalogues des premières ventes de l'année montrent un déplacement de l'offre vers des modèles plus récents.



Il était temps que l'année 2015 s'achève et que l'on tourne la page. Ces derniers mois, le marché avait tendance à marcher sur la tête. Qu'en sera-t-il en 2016? La période des fêtes, propice à une pause, a laissé place aux doutes et aux interrogations. Combien de fois ne s'est-on pas entendu dire : « *Quelle voiture faut-il acheter pour ne pas perdre d'argent ?* » Au risque d'en froisser quelques-uns, la question ne se pose pas en ces termes. On peut comprendre que certains acheteurs n'aient pas envie de dilapider leur patrimoine mais l'important n'est pas d'acquérir un véhicule dans le but de réaliser une plus-value, mais de s'offrir l'engin dont on rêve et dont on a envie. Les spéculateurs, qui aspirent à faire l'aller-retour comme un tartare à peine saisi sur la poêle, risquent fort d'être déçus. L'achat d'une

voiture de collection s'inscrit dans la durée. Cela doit rester un placement plaisir.

Avant d'entamer l'année 2016, soulignons que le millésime 2015 s'est clôturé en beauté. À New York, pour l'une des

dernières ventes de l'année, RM Sotheby's aura vendu pour plus de 67,6 millions d'euros de véhicules, ce qui aura permis à la maison anglo-saxonne d'atteindre un chiffre d'affaires de 545 millions d'euros en 2015,

ALFA ROMEO TZ1 1965
Cet exemplaire, numéro de châssis 750087, sera mis aux enchères par RM Auctions Sotheby's le 3 février à 1 200 000 €.



FERRARI 400 SUPERAMERICA AERODINAMICO 1962
Cette 400 Superamerica est l'une des 18 réalisées sur un empattement long. Estimation par RM Auctions de 3 millions d'euros.



PORSCHE 550 SPYDER 1955

Exposée au salon de Francfort en 1955, ce très rare exemplaire de la 550 Spyder élaboré sur la base de la 356 porte le numéro de châssis 550-0068 et est estimé par RM Auctions Sotheby's à 2 600 000 €.

CALENDRIER 2016

- 03 février**, RM Sotheby's, Paris Invalides
- 04 février**, Bonhams, Paris Grand Palais
- 05 et 06 février**, Artcurial, Rétromobile Paris
- 10 mars**, Bonhams, Amelia Island
- 11 mars**, Gooding & Company, Amelia Island
- 12 mars**, RM Sotheby's, Amelia Island
- 13 mai**, Bonhams, Monaco
- 14 mai**, RM Sotheby's, Monaco

ce qui correspond à une augmentation de 26 % par rapport à 2014. Pour arriver à ce résultat, RM aura vendu 2 962 véhicules. Tête d'affiche de la vacation new-yorkaise, la Ferrari 290 MM ex-Fangio aura largement contribué au résultat, tenant « presque » ses promesses en étant cédée 25,975 millions d'euros avec les frais. Son propriétaire, l'Américain Robert Stern, l'aurait vendue, non pas pour des problèmes d'argent, mais pour placer dans son garage une autre machine couverte de gloire, la barquette 335 Sport proposée à la vente Artcurial de Rétromobile. Cette voiture importante (pages 94) pourrait dépasser les 30 millions d'euros ! Si c'est le cas, l'année débutera sur une bonne note. À New York, un autre véhicule a transcendé la

salle : l'Aston Martin DB4 GT Zagato. L'anglo-italienne a été adjugée 13 150 566 €. Un chiffre tout à fait justifié pour une GT dont les lignes sublimes n'ont rien à envier à celles d'une Ferrari 250 GT Passo Corto et dont la production n'a pas dépassé les 19 unités. Autant dire que les opportunités d'acquérir une Aston Zagato sont quasi nulles. En revanche, les 1 618 531 € déboursés pour la Porsche 356 Cabriolet ayant appartenu à la chanteuse Janis Joplin sont absolument disproportionnés. Sa peinture psychédélique n'est même pas une œuvre originale mais une interprétation du tableau initial. Débourser 844 670 € pour une Porsche 911 Carrera 2.7 RS Touring, fusse-t-elle entièrement restaurée, apparaît également déplacé. Les mêmes

sentiments peuvent nourrir la Ferrari Testarossa de 1991. Adjugée 293 359 €, la berlinette italienne n'avait certes pas parcouru que 300 km depuis sa sortie d'usine. N'allez donc pas croire que toutes les Testarossa valent ce prix. Certains possesseurs d'une modèle similaire ont dû se passer le mot et estimer que le moment était propice pour se dessaisir de leurs véhicules car les ventes de Rétromobile fourmillent d'exemplaires, que ce soit les premières versions ou les évolutions 512 TR et 512 M. Née avant le décès d'Enzo Ferrari, sa production s'est nourrie de la bulle spéculative de la fin des années 1980. C'est la première berlinette douze-cylindres à avoir fait l'objet d'une diffusion aussi importante. Son entretien est souvent coûteux. ➔

ENCHÈRES Point sur la tendance

Aujourd'hui, le marché est-il prêt à en absorber autant ? Réponse le mois prochain.

Un marché divisé

Le marché, nous l'avons vu ces derniers mois, se divise en plusieurs catégories. La première concerne des chefs-d'œuvre à plus de 10 millions d'euros. Le plus souvent des Ferrari de la première période, c'est-à-dire avant 1970, et des modèles qui se sont illustrés en compétition. La seconde s'attache aux voitures à plus d'un million d'euros, généralement des modèles produits en petite série et pouvant se prévaloir d'un intérêt technique et historique. La troisième concerne des voitures de plus grande diffusion. Dans tous les cas, une prime est accordée aux modèles éligibles dans les épreuves de voitures historiques, que ce soit les concours d'élégance ou les compétitions type Mille Miglia, Tour Auto ou Le Mans Classic.

Pour des motifs d'ordre générationnel, les voitures

d'avant-guerre passionnent nettement moins de monde qu'auparavant et les youngtimers s'attirent désormais les faveurs de la plupart des acheteurs. Le phénomène transpire à Paris où durant la semaine de Rétromobile, les catalogues des ventes sont dominés par de nombreux modèles des décennies 1970-1980 lorsqu'il ne s'agit pas de GT ou de supercars des années 1990. Alors que les berlinettes Ferrari des années 1970 sont devenues inabordables, les amateurs se reportent sur des véhicules encore classés dans la case « occasion » des petites

annonces voici quelques mois. La série des Maranello (550 et 575 M) ont investi la catégorie « à collectionner ». L'écriteau pourrait mentionner aussi « sans attendre ». À moins qu'il ne soit déjà trop tard ? Aucune Maranello ne change de mains à moins de 120 000 € désormais. La maison Bonhams a même estimé entre 300 000 et 400 000 € la 575 M qu'il vend lors de sa vacation parisienne du Grand Palais le 4 février prochain. Philip Kantor, le responsable de la vente pêche-t-il par optimisme ? Selon la fiche, son pedigree est exceptionnel :

FERRARI 250 SWB 1963

C'est l'une des nombreuses vedettes des enchères qui seront proposées le 5 février par Artcurial. Ce châssis 4065 est estimé à neuf millions d'euros.

LANCIA AURELIA B24 SPIDER

Il s'agit là du prototype du spider B24 exposé au salon de Bruxelles 1955. C'est la plus ancienne B24S connue au monde, d'où son estimation par Bonhams portée à 1,3 million d'euros.



c'est l'un des 177 exemplaires produits avec la fameuse boîte de vitesses manuelle avec le levier dans la grille et elle n'accuse que 1 927 km. Plus généralement, les ventes parisiennes seront l'occasion de vérifier si les Porsche 911 Classic, antérieures à 1974, tiennent la cote. Après avoir flambé une grande partie de l'année 2015, les prix commencent à amorcer un mouvement de repli. Bonhams propose ainsi l'une des premières, un coupé 2 litres de 1965 estimé entre 220 000 et 260 000 € et un coupé 2.0 S de 1966, annoncé entre 150 000 et 200 000 €.

Les hostilités sont ouvertes

Les ventes organisées durant la semaine de Rétromobile témoignent de la concurrence que se livrent les grandes maisons pour attirer dans leurs filets les meilleures voitures. À domicile, Artcurial marque des points en proposant une affiche d'une qualité

exceptionnelle. Le catalogue français a entraîné une réaction de RM Sotheby's. Cette maison, qui ouvre les hostilités le 3 février, a annoncé dans les derniers jours de décembre la présence de quelques machines en mesure de faire tourner les têtes. C'est ainsi que son catalogue comprend une Alfa Romeo TZ1 châssis 750087 sortie d'usine en août 1963 et livrée en Suisse à Karl Foitek, un gentleman driver réputé. La belle italienne passa ensuite entre les mains du pilote Peter Schetty puis de James Bernard Fortmann qui l'engagea aux 1 000 km du Nürburgring.

Fantastique à piloter et éligible dans de nombreuses épreuves du calendrier, la Tubolare devrait avoisiner le million d'euros.

Mais les enchères les plus élevées devraient revenir à deux autres perles : la Porsche 550 Spyder du salon Francfort 1955 (0068) et la Ferrari 400 Superamerica Aerodinamico châssis 3931 SA. Le spider allemand s'est taillé un joli palmarès dans les épreuves américaines et il a même participé aux 12 Heures de Sebring avec Huschke von Hanstein. Quant au coupé Italien exécuté par Pininfarina, il est le premier

d'une série de 18 véhicules. Il a été exposé aux salons de Londres et de Chicago en 1962 et a fait partie de la collection du japonais Matsuda. La vente RM est aussi l'occasion d'acquérir quelques curiosités comme l'une des seules Kaiser Darrin Roadster de 1954 connues en Europe et la Facel Vega II (châssis HK2 B 171) du salon de Genève 1963 restée dans la même famille depuis l'origine et jamais restaurée. Une situation suffisamment unique pour envisager une surprime. Dans tous les cas, laissez parler votre cœur.

SYLVAIN REISSER



FERRARI 290 MM

Avec une vente record de la Ferrari 290 MM ex-Fangio (plus de 28 millions de dollars), RM Sotheby's aura réalisé en 2015 un chiffre d'affaires de 545 millions d'euros...



KAISER DARRIN ROADSTER 1954

Sans doute l'une des seules Kaiser Darrin Roadster connue en Europe. Cet exemplaire, mis à l'encan par RM Sotheby's, est estimé entre 100 000 et 120 000 €.

Les cinquante BMW les plus chères

Voici la cotation des BMW les plus coûteuses. Précisons que certains de ces modèles mis à l'encan peuvent exploser ces chiffres selon leur pedigree.

	Années	Euros
3.0 CSI coupé	1973-1976	20 000 €
840 Ci coupé V8 4.0 (286 ch)	1993-1999	20 000 €
Z 3 2.8 roadster	1995-1999	20 000 €
320 coach (6 cylindres 2 l 45 ch)	1937-1939	22 000 €
326 limousine (6 cylindres 2 l 50 ch)	1936-1941	22 000 €
M 3 (E 30) Cabriolet	1989-1990	22 000 €
501-6 berline	1955-1958	23 000 €
2002 turbo coach (170 ch)	1974-1975	24 000 €
M 635 CSI coupé (286 ch)	1984-1989	24 000 €
850 CSI coupé V12 5.6 (380 ch)	1992-1996	24 000 €
Z 3 M Coupé	1998-1999	24 000 €
319 coach (6 cylindres 1,9 l 45 ch)	1935-1937	25 000 €
501 berline 6 cylindres	1952-1955	25 000 €
M 3 (E 30) Sport Evolution 238 ch	1990-1991	25 000 €
321 coach (6 cylindres 2 l 45 ch)	1939-1941	26 000 €
501-8 / 2600 berline V8	1954-1963	26 000 €
502-2.6 / 2.6 Luxus / 2600 L berline V8	1954-1962	27 000 €
Z 1 roadster	1990-1991	27 000 €
3/15 PS types DA2/DA3/DA4 roadster	1929-1932	30 000 €
502-3.2 / 3200 L berline V8	1955-1962	32 000 €
315 coach	1934-1937	33 000 €
319 coach découvrable	1935-1937	35 000 €
3.2 Super / 3200 S berline V8	1957-1964	35 000 €
309 cabriolet (4 cylindres, 845 cm³)	1934-1936	40 000 €
329 cabriolet (6 cylindres 1,9 l 45 ch)	1936-1937	42 000 €

	Années	Euros
320 cabriolet	1937-1939	44 000 €
321 cabriolet	1939-1941	45 000 €
335 limousine (6 cylindres 3,5 l)	1939-1941	45 000 €
303 cabriolet	1933-1934	48 000 €
3200 CS coupé 2+2	1961-1965	50 000 €
315 cabriolet	1934-1937	55 000 €
326 cabriolet 2 portes	1936-1941	60 000 €
3.0 CSL coupé 2 985 cm³ (allégé)	1971-1972	60 000 €
3.0 CSL coupé 3 003 cm³ pack ville	1972-1973	65 000 €
326 cabriolet 4 portes	1936-1941	66 000 €
335 cabriolet 2 portes	1939-1941	80 000 €
335 cabriolet 4 portes	1939-1941	85 000 €
503 coupé	1956-1960	115 000 €
Z 8 roadster	2000-2003	115 000 €
3.0 CSL coupé 3 153 cm³ (Batmobile)	1973-1976	125 000 €
327 coupé (55 ch)	1938-1941	140 000 €
319/1 roadster (3 carburateurs, 55 ch)	1935-1937	145 000 €
315/1 roadster (3 carburateurs)	1934-1937	150 000 €
M 1 berlinette	1978-1981	150 000 €
327/28 coupé (80 ch)	1938-1939	160 000 €
503 cabriolet	1956-1960	165 000 €
327 cabriolet (55 ch)	1938-1941	170 000 €
327/28 cabriolet (80 ch)	1938-1939	180 000 €
328 roadster (80 ch)	1937-1939	450 000 €
507 roadster	1956-1960	800 000 €



La 327 Coupé de 1937 demeure l'une des moins accessibles des BMW, aux alentours des 140 000 €.



La berline 502 et ses dérivés restent sous la barre des 50 000 €. Une berline de V8 s'était échangée contre... 220 € en 2005.



À défaut d'un roadster 507, le cabriolet 503 est la belle et coûteuse affaire du moment avec une cotation estimée à 165 000 €.



La mythique 3.0 CSL « Batmobile » de 1973 ne s'échange pas à moins de 115 000 €.



La M1 restaurée par BMW vaut largement plus que les 150 000 € de sa cotation.



L'originalité à moindre coût : cette BMW 700 peut être à vous pour seulement 7 000 à 9 000 €.

Modèle d'exception BMW 507 ROADSTER



Le nec plus ultra

C'est pour l'heure la plus chère des BMW à acquérir sur le marché des enchères. Très rare au cours des dix dernières années, elle a pourtant vu quelques exemplaires changer de mains ces derniers mois. Toujours à plus d'un million d'euros.

Faudra-t-il bientôt investir plus de deux millions d'euros pour disposer d'un rare exemplaire de la BMW 507 roadster produite de 1956 à 1960 ? Rien n'est impossible, puisque trois d'entre eux ont été vendus en 2014 à des tarifs dépassant largement la cotation officielle stagnante à 800 000 €. Aux États-Unis, lors de la manifestation d'Amelia Island en mars 2014, deux roadsters de 1958 se sont échangés contre 1 306 800 € pour l'un et 1 742 400 € pour l'autre. Moins de six mois plus tard, à Pebble Beach, un roadster 507 doté de son hard-top a vu son enchère conclue à 1 443 750 €. ... Trois exemplaires échangés aux États-Unis, pays pour lequel la 507 fut

imaginée avec son V8 de 3.2 litres de 150 ch et sa carrosserie en aluminium, afin de contrer là bas la très fameuse Mercedes 300 SL ! Ces prix peuvent s'expliquer tout d'abord par la rareté de ce modèle produit à seulement 254 exemplaires. Évidemment, le

design inspiré de ce modèle marginal – on le doit à Albrecht von Goertz – ne laisse pas non plus insensible. Mais le roadster 507 est aussi un jalon capital dans l'histoire de la marque puisque c'est lui qui a poussé BMW vers la faillite avec des pertes abyssales à

la fin des années 1950, de l'ordre de 15 millions de DM !

La 507, c'est aussi et surtout une voiture de stars ! Alain Delon mais aussi Elvis Presley l'ont possédée. Le King du rock'n roll l'avait acquise lors de son service militaire en Allemagne. Elle a même été retrouvée dans un état de délabrement avancé, sans motorisation, et exposée à Munich lors du mois d'août 2014. Cette 507 châssis n°70079 a depuis rejoint le centre de restauration du constructeur et devrait retrouver son éclat tout prochainement. Elle ne sera pas vendue, mais nous n'osons pas imaginer quelle enchère stratosphérique elle aurait atteint si ce fut le cas...





Par Claude FRANCK

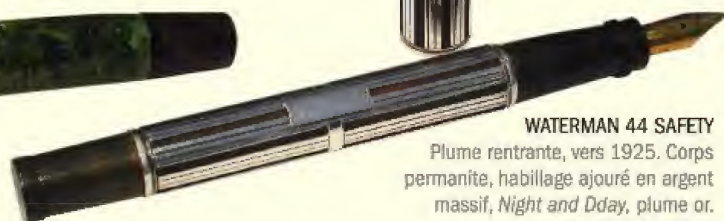
STYLO PLUME MONT BLANC

Années 1930. En celluloïd, vert jaspé, plume or, système de remplissage Parker Duofold par bouton pression. De 500 à 1 200 €.



WATERMAN 44 SAFETY

Plume rentrante, vers 1925. Corps permanite, habillage ajouré en argent massif, *Night and Day*, plume or. De 400 à 800 €.



Le stylo plume vintage

À LA POINTE DE L'ÉLÉGANCE

Accessoire utilitaire, technique et décoratif – il s'habille d'innombrables couleurs et motifs –, le stylo plume est synonyme de raffinement. À l'image de la décoration d'un bar, il signe la personnalité de celui qui l'utilise.

Le stylo plume rend l'écriture autonome. Jusqu'à son invention l'utilisateur, trempait la plume dans l'encrier pour la recharger, une action fastidieuse et source de tâches. Lassé des stylos à réservoir peu fiables et fuyards, Lewis Waterman lance, en 1884, le Regular, équipé d'un réservoir à flux d'encre régulier. Les brevets se multiplient alors, avec divers systèmes de stockages dans le corps, des vessies que l'on comprime par levier ou des pompes avec bouton, puis arrivent les cartouches en verre à remplir et

celles en plastiques jetables. Le fonctionnement repose sur le principe de la pesanteur, par lequel l'encre tombe vers la pointe. Les corps sont constitués de matériaux qui ne réagissent pas avec l'encre. Outre le métal, les synthétiques se multiplient, Dupont de Nemours assure le plus souvent la fourniture de la matière première.

Le marché mondial est immense et de nombreuses marques se font un nom : Parker, Sheaffer, Waterman, Pelikan, Gold Star, Wahl Eversharp, mais aussi en France,

Edacoto, Bayard... En Allemagne Montblanc est devenu une marque commerciale en 1910. Le stylo est reconnaissable grâce à son logo apparu en 1913, orné du plus haut sommet d'Europe, entouré de ses six vallées glaciaires. Parmi les pièces fort prisées, les Namiki réalisés en laque urushi, à la main, avec des motifs comme des poissons, des oiseaux... et des déclinaisons chics, Cartier, St Dupont, dont certaines sont plus particulièrement destinées à une main féminine.

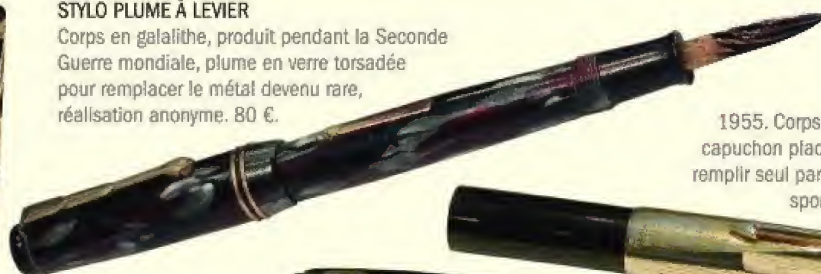
WATERMAN 52

1930. Habillé Art déco, filigrane, corps en permanite et plaqué or ajouré, modèle à levier. De 500 à 800 €.



STYLO PLUME À LEVIER

Corps en galalithe, produit pendant la Seconde Guerre mondiale, plume en verre torsadée pour remplacer le métal devenu rare, réalisation anonyme. 80 €.



PARKER 61

1955. Corps en acétate de cellulose, capuchon plaqué or, premier stylo à se remplir seul par capillarité dans un tube spongieux. De 100 à 250 €.



TROIS QUESTIONS À...

ÉRIC LE COUR, MARCHAND SPECIALISE EN OBJETS D'ECRITURE.

« LE STYLO PLUME ANCIEN EST FIABLE »

Automobiles Classiques : Pourquoi offrir un stylo plume ancien ?

Éric Le Cour : C'est un objet de raffinement et le choix est considérable. Il identifie son propriétaire et c'est un cadeau qui fait toujours plaisir. Tout au long du XX^e siècle ont fleuri des productions de masse mais aussi confidentielles pour de véritables œuvres d'art comme les filigrées en or ou en argent, au corps en métal découpé de motifs subtils ou géométriques ou ceux en laque Namikl dont raffolait l'écrivain Colette.

AC : Entretien, réparer un souci de nos jours ?

E.L. : Le stylo plume ancien est fiable, toutefois il peut connaître quelques misères comme une vessie desséchée, un corps ou une plume dégradée après une chute. J'effectue des réparations et dispose d'un stock de pièces important et notamment des plumes à sélectionner selon les types d'écriture. Les stylos en ébonite ou en celluloid craignent le soleil lors d'expositions prolongées. Ces matières synthétiques ne doivent d'ailleurs pas être

nettoyées à l'aide de produits contenant du silicone ou des solvants, car des réactions chimiques sont toujours possibles, de plus l'ébonite craint l'eau. Quels que soient le modèle et son âge, il est utile, afin d'adoucir l'écriture, de passer la plume à plat sur du cristal, en effet l'extrémité est sertie de deux pointes d'iridium, réactives au verre.

AC : Quel budget pour une belle acquisition ?

E.L. : Pour un mythique Parker 51 des années 1940, prévoir de 150 à 300 €, contre

400 à 800 € pour un Waterman 44 Night and Day, Safety (plume rentrante) de 1925. Un Mont Blanc, en celluloid vert jaspé, des années 1930 s'apprécie de 500 à 1 200 €. Et il faudra compter entre 1 500 à 2 500 € pour un Waterman Cartridge Filler en or massif, années 1970, habillé par Cartier.

La tradition de l'écriture Éric Le Cour

Tél. 06 08 90 41 64

contact@traditiondelecriture
www.traditiondelecriture.com



AVIGNON MOTOR festival

Plus d'un siècle de locomotions...

25/26/27 mars 2016



AVIGNON - Parc Expo
avignon-motor-festival.com



avignon-motor-festival.com



LES HORLOGERS INDÉPENDANTS FONT SALON

112 *Automobiles classiques*

ROGER DUBUIS EXCALIBUR SQUELETTE CARBONE

Modèle phare chez Roger Dubuis, l'Excalibur Squelette se renouvelle, cette année, avec un changement stylistique. Montre résolument masculine, l'Excalibur adopte désormais le carbone composite SMC pour la structure de son squelette comme de la boîte. Le mouvement automatique est à micro rotor et le bracelet associe l'alligator et le caoutchouc.



PARMIGIANI TONDA METROGRAPHE

Marque réputée pour la grande qualité de ses mouvements, Parmigiani est également un motoriste qui fournit des calibres à de nombreuses marques de premier plan. Parmi ses nouveautés 2016, présentées lors du SIHH, nous avons retenu la Tonda Metrographe. Un chronographe équipé d'un mouvement à remontage automatique. On apprécie le mariage de sa boîte acier et d'un cadran au bleu profond. Quant aux aiguilles, on pensait que Parmigiani avait renoncé à ces aiguilles glaives trop présentes mais apparemment ce n'est pas le cas et on le regrette.



IWC UNE ANNÉE DÉVOTUE À LA COLLECTION PILOTE

Cette année, la manufacture de Schaffhausen met en avant sa collection Pilote. La grande tendance chez IWC, c'est la réduction des diamètres de boîtes et comme l'expliquait Georges Kern le CIO : « Au-delà de 44 mm les montres sont trop grosses ». Un down sizing qui permet de redonner un nouvel attrait aux collections avec des tailles moyennes.

La type XVIII en 40 mm de diamètre est, à cet égard, significative de cette nouvelle orientation, on remarque pour cette montre un retour à ses origines dans son dessin.

En outre, IWC propose une offre d'accès avec un chronographe et une montre automatique de 36 mm particulièrement séduisante. Il s'agit d'un hommage à la célèbre Mark 11. Un modèle trois aiguilles très pur qui est équipé du mouvement automatique 35111. Un verre saphir bombé lui apporte une touche rétro tout à fait délicate.

Autre bonne surprise de ce millésime 2016, la toute nouvelle montre heure universelle qui nous a été présentée en avant première sous la forme d'un prototype. Avec un style nouveau et rafraîchissant pour la marque, ce chronographe Time Zone sera une pièce importante capable sans doute de concurrencer le chrono Grande Portugaise. Enfin les admirateurs de Saint Exupéry et du Petit Prince ne pourront pas manquer la montre qui leur est dédiée et dont le mouvement automatique reçoit un rotor qui reproduit le Petit Prince et la Terre. Une belle année pour IWC.



JAEGER-LECOULTRE LES 85 ANS DE LA REVERSO

Posséder un modèle aussi mythique que la Reverso n'est pas simple à gérer pour une marque. Les évolutions logiques doivent être réalisées par touche discrète sous peine de faire hurler les gardiens du temple. Un écueil que Jaeger-LeCoultre semble avoir évité avec la nouvelle collection Reverso qui commémore le 85^e anniversaire du modèle. À cette occasion, la gamme a été simplifiée en deux séries : Classic et Tribute elles-mêmes déclinées en modèles plus ou moins compliqués. À l'instar de cette Reverso Tribute Calendar à l'élégance parfaite qui est le symbole d'une évolution réussie.



PIAGET EMPERADOR COUSSIN XK, DANS LA MODERNITÉ

Un micro rotor, un quartz, voilà les sources d'énergies du nouveau mouvement Piaget 700P. Il reprend l'esprit du 7P de 1976 qui lui, en revanche, était alimenté par une banale pile électrique. Piaget est désormais la deuxième marque au monde à proposer ce type de mouvement. Il est intégré dans une boîte coussin de 46,5 mm de diamètre en or blanc. Il s'agit d'une série très limitée de 118 exemplaires. Les amateurs de curiosités apprécieront.



VACHERON CONSTANTIN HISTORIQUE « CORNE DE VACHE » 1955

Certains trouveront cette appellation osée, mais lorsque l'on sait qu'il s'agit juste d'une référence historique aux cornes qui fixent le bracelet à la boîte elle prend tout son sens. Pour l'une des marques horlogères les plus prestigieuses au monde, le SIHH 2016 est l'occasion de célébrer son patrimoine en présentant un chronographe qui reprend les codes d'un modèle historique de 1955. Comme toujours, Vacheron Constantin nous régale avec un modèle classique d'une extrême élégance. Avec un diamètre de 38,5 mm, la boîte reste d'une discrétion totale au poignet. Réalisée en platine, elle possède un fond transparent qui laisse admirer la finition du mouvement « Poinçon de Genève ». Mécanique à remontage manuel, il s'agit du calibre 1142 développé et manufacturé chez Vacheron Constantin. Il arbore la croix de Malte sur la vis de la roue à colonne. La signature de tous les nouveaux mouvements chronographes de Vacheron Constantin.



RICHARD MILLE RM 67-01

Pour les montres Richard Mille, outre des innovations technologiques permanentes, l'essentiel est de renouveler les collections tout en préservant l'image forte de la marque. Un challenge permanent qui permet d'offrir aux amateurs des montres toujours différentes sans que l'esprit RM ne soit pas respecté. Pour ce dernier Opus, Richard Mille réalise une montre tonneau extra-plate (7,75mm) équipée d'un mouvement automatique. Pour ce modèle squeletté, la difficulté a été de conserver la sensation de profondeur que l'on retrouve systématiquement dans les RM. Titane pour la boîte, rotor en platine et rehaut en carbone, on retrouve les ingrédients propres aux montres Richard Mille. Et surtout l'esprit RM est toujours présent.



CHASSAY

TOURS

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT[®]
BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

Nouvelle Camaro

455 hp 0 - 60 mi/h 4.0 sec*

Coupé et Cabriolet



Réservations ouvertes - Quantité limitée

Distributeur officiel exclusif

18 MARQUES PREMIUM - 200 VOITURES EN STOCK

A une heure de Paris en TGV ou deux heures par l'autoroute A10

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT[®]
CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

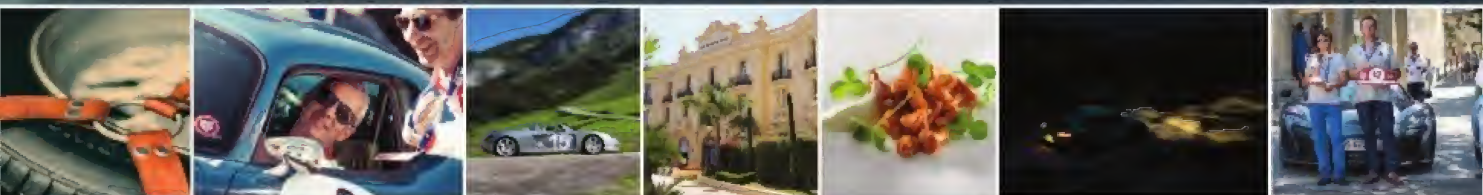
AUTOMOBILES CHASSAY - 11 BOULEVARD ABEL GANCE - 37 100 TOURS - 02 47 40 60 60 - CHASSAY.FR

*0-60 en 4.0 sec (coupé) - Consommation mixte (l/100 km) et Cycle de conduite (l/100 km) - Norme réglementaire en cours
Version 4.0 Camaro Cabriolet - 455 ch, 0-60 en 4.0 sec, consommation mixte (l/100 km) 14.5, cycle de conduite (l/100 km) 14.5

L'ÉPOPÉE

AUTOMOBILE MODERNE

Organisé par HAPPY FEW RACING™



Les organisateurs du Rallye Père-Fils™ présentent la deuxième édition des 1000kmGT™. Au programme de cet événement, la Route Napoléon, le Col du Tunini, le Col de Tende, un passage au cœur du Mercantour, en quatre jours et une nuit. Le tout, au départ chaque jour de Monte-Carlo, sera ponctué par des haltes gourmandes, pimenté par une épreuve de régularité, organisé dans une atmosphère véritablement humaine et avec le soin du détail qui rend les événements organisés par HappyFewRacing™ si particuliers. Écrivez la légende en prenant le départ de cette fabuleuse aventure !
+INFOS → www.1000kmGT.com

MONTE-CARLO . 23-26 JUIN 2016

UNIQUEMENT
50 ÉQUIPAGES

OUVERTURE DES
INSCRIPTIONS